

(平成 16 年度 国調査 九州地方整備局－2)

地域から見た福岡空港の役割と効果 に関する検討

調査報告

(主要地域拠点空港の役割と効果の検討)

平成 17 年 7 月

国土交通省九州地方整備局

平成17年度 第一回福岡空港調査連絡調整会議

**地域から見た福岡空港の役割と効果に関する検討
(主要地域拠点空港の役割と効果の検討)**

平成17年7月14日



国土交通省九州地方整備局

地域から見た福岡空港の役割と効果に関する検討

調査の目的

本調査は、福岡空港の社会経済的な効果や役割等について整理・分析するとともに、主要地域拠点空港の役割を検討するほか、新たに国内外の社会経済情勢の変化に対して地域をとりまく課題を踏まえ、地域と福岡空港の将来像を検討するものである。

このうち平成16年度は、福岡空港を例として主要地域拠点空港の役割と効果を検討した。

調査のフロー

<国調査>

主要地域拠点空港の役割と効果の検討

1. 福岡空港の形成過程

- ①航空ネットワーク展開の進展
- ②地域発展への貢献

2. 福岡空港が果たしている役割と効果

- ①国内航空ネットワーク展開とそれに伴う効果
- ②国際航空ネットワーク展開とそれに伴う効果
- ③空港があることの効果

3. 福岡空港が将来にわたって果たすべき役割

- ①国内航空ネットワークを支える役割
- ②国際航空ネットワークを支える役割
- ③東アジアにおける地域間競争に対応する役割

<地域調査>

福岡空港の利用特性の把握と分析

- ・利用者アンケート調査による福岡 空港の利用特性の分析

空港の社会経済的役割と効果 及び将来像の検討

地域

- ・現状、課題の整理
- ・地域の将来の在り方

福岡空港

- ・現状、課題の整理
- ・福岡空港の将来の在り方

地域の将来ビジョンを踏まえた
福岡空港の将来像

1. 福岡空港の形成過程 (P 3)

- 1-1. 航空ネットワーク展開の進展と福岡空港の拠点性の高まり ……P 3
- 1-2. 九州地域と航空の係わり ……P11
- 1-3. 福岡都市圏とともに発展した福岡空港 ……P13
- 1-4. 福岡空港の形成過程 (まとめ) ……P20

2. 福岡空港が果たしている役割と効果 (P 21)

- 2-1. 北部九州地域と三大都市圏との流動を支える役割 ……P22
- 2-2. 九州・山口地域と全国主要都市との流動を支える役割 ……P24
- 2-3. 離島と本土との流動を支える役割 ……P32
- 2-4. 九州・山口地域と東アジアを中心した海外との流動を支える役割 ……P34
- 2-5. 福岡空港が果たしている役割・効果及び課題 (まとめ) ……P44

3. 福岡空港が将来にわたって果たすべき役割 (P 46)

- 3-1. 航空をとりまく新たな状況 ……P47
- 3-2. 地域をとりまく新たな状況 ……P55
- 3-3. 国内外航空ネットワークにおいて福岡空港が将来果たすべき役割
とその課題 ……P60

1. 福岡空港の形成過程

1-1. 航空ネットワーク展開の進展と福岡空港の拠点性の高まり

- 福岡空港は、国の政策において以前から九州地域の拠点空港として位置づけられてきた。現在は「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について (H14.12)」の答申のなかで、「国内航空ネットワークの地域拠点として大都市圏拠点空港に次ぐ重要な役割を果たしている主要地域拠点空港」として位置づけられている。

全国総合開発計画における福岡空港の位置づけ

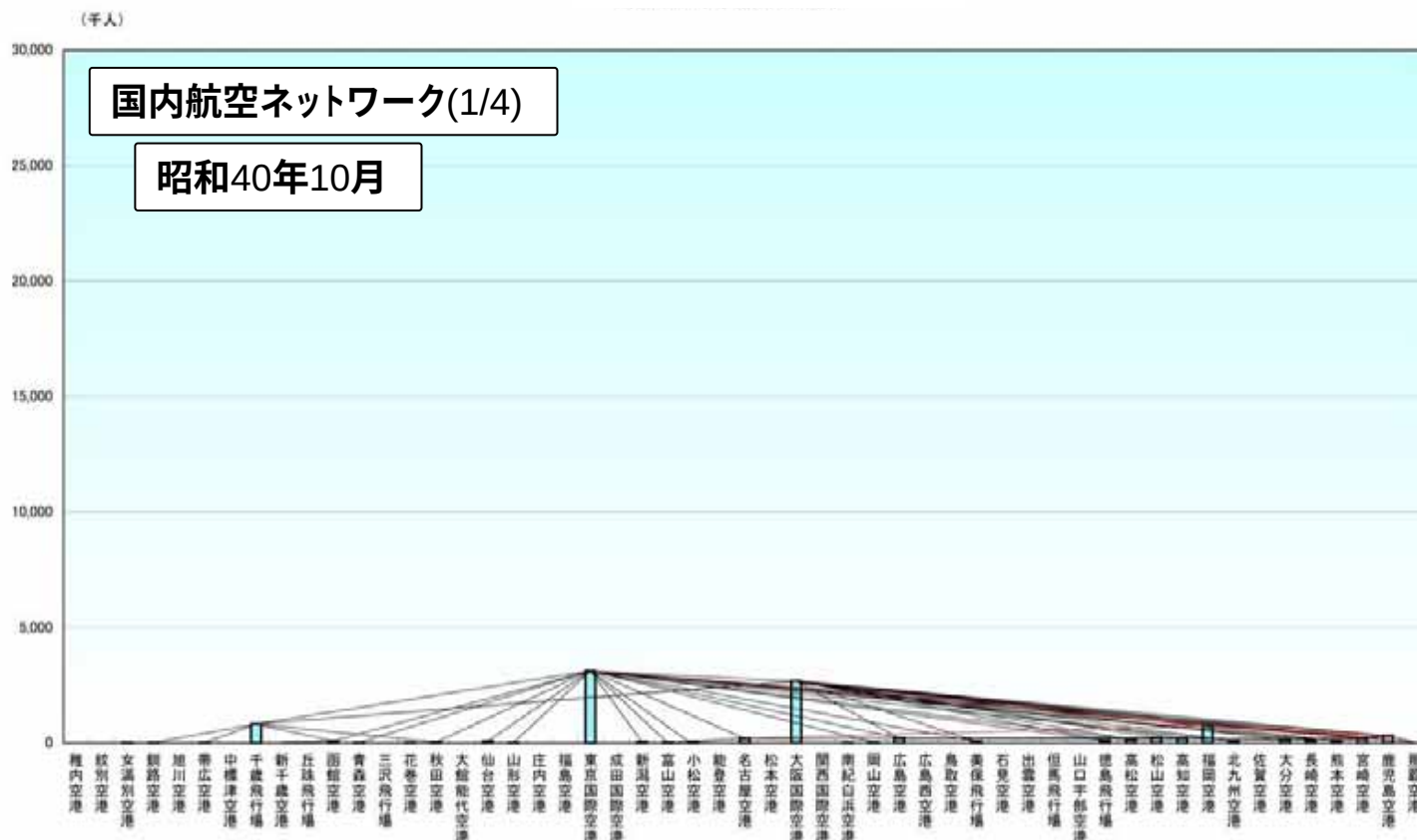
- 新全国総合開発計画 (昭和44年～昭和52年) : 札幌、東京、大阪と同様の基幹空港
- 第三次全国総合開発計画 (昭和52年～昭和62年) : 札幌、東京、大阪、那覇などと同様の基幹空港
- 第四次全国総合開発計画 (昭和62年～平成10年) : 福岡・北九州等の中枢・中核都市 に立地する空港。国際航空需要への対応 が求められる。
- 21世紀の国土のグランドデザイン (平成10年～) : 北部九州地域の地域ブロックに立地する空港。地方ブロックレベルにグローバルなネットワークを有する「地域グローバルゲート」

空港整備五箇年計画における福岡空港の位置づけ

- 第6次空港整備五箇年計画 (平成3年～平成7年) : 地方拠点空港 (地方ブロックの主要空港)
- 第7次空港整備五箇年計画 (平成7年～平成14年) : 地域拠点空港 (地域ブロックの中心空港)
- 今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について (平成14年～)
: 主要地域拠点空港 (大都市圏拠点空港に次ぐ重要な役割を果たしている)

- 我が国の国内航空ネットワークは、羽田空港と伊丹空港を中心とした二眼レフ構造から、羽田空港を中心としつつも、主要地域拠点空港（新千歳、福岡、那覇）などが新たにネットワークの核に加わり、多極構造へ拡大した。

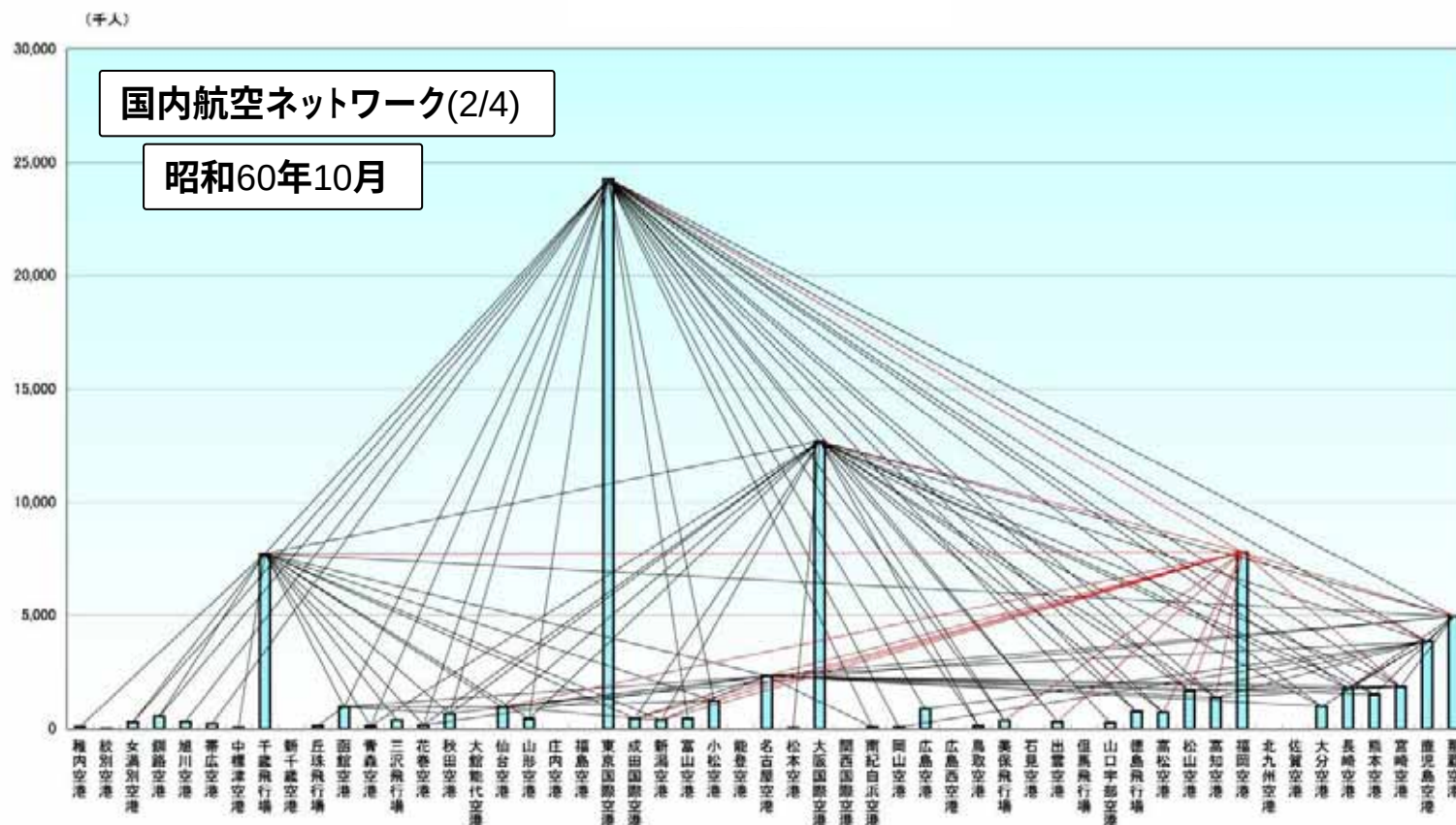
昭和40年の国内航空ネットワークにおいては、羽田空港、伊丹空港を中心とした二眼レフ構造のネットワーク網が形成されている。



1-1. 航空ネットワーク展開の進展と福岡空港の拠点性の高まり

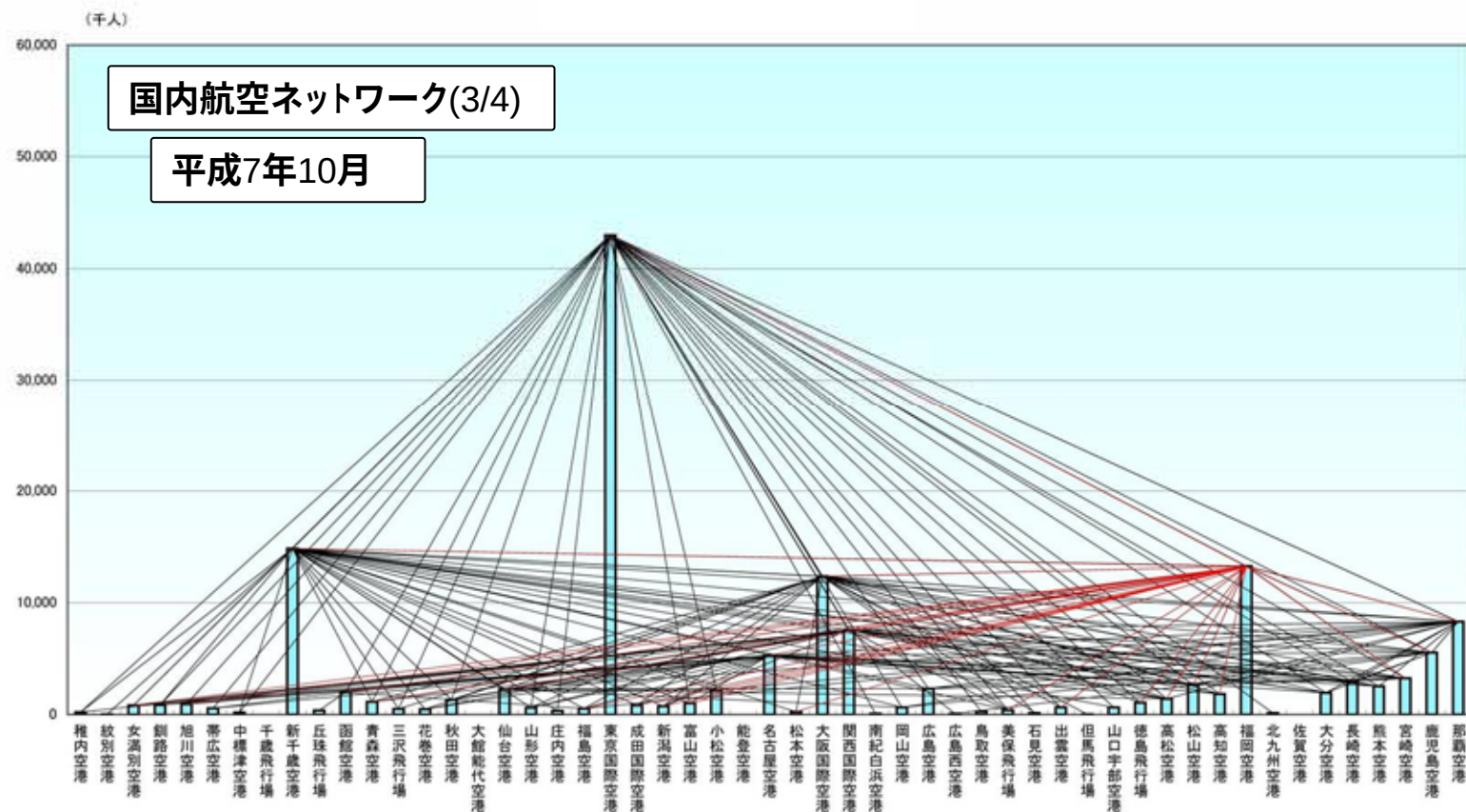
昭和60年の国内航空ネットワークにおいては、昭和40年と比較して千歳飛行場、福岡空港、那覇空港などの新たな核が現れている。

千歳飛行場は東日本中心、福岡空港は西日本中心、那覇空港は九州域内の路線が多いという特徴が見られる。



資料: 航空輸送統計年報

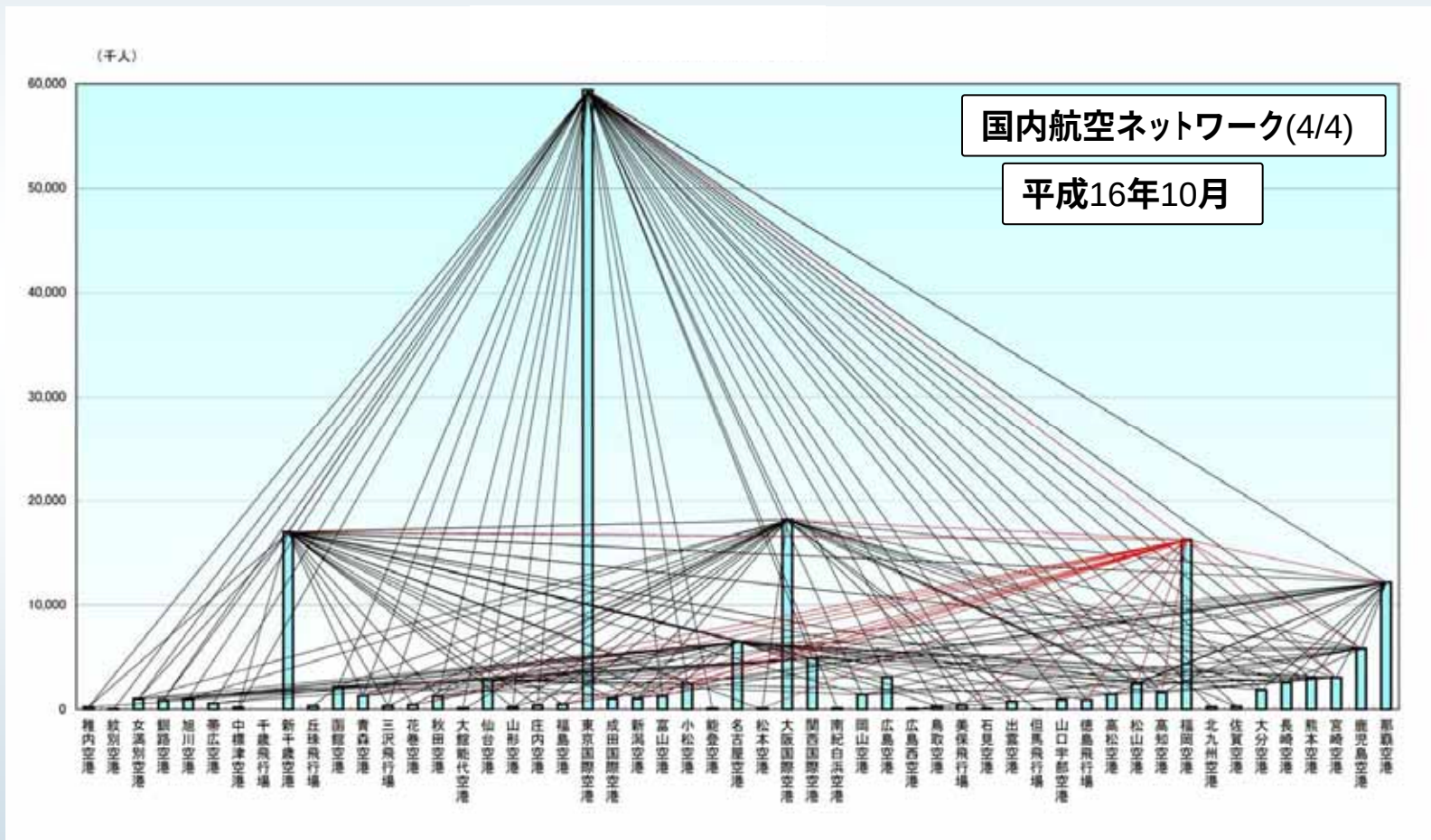
平成7年の国内航空ネットワークにおいては、昭和60年と比較して関西空港の開港により近畿に新たな核が形成されている。また、新千歳空港、福岡空港、那覇空港の路線が拡充され、福岡空港においても全方位的なネットワークが形成された。



資料：航空輸送統計年報

1-1. 航空ネットワーク展開の進展と福岡空港の拠点性の高まり

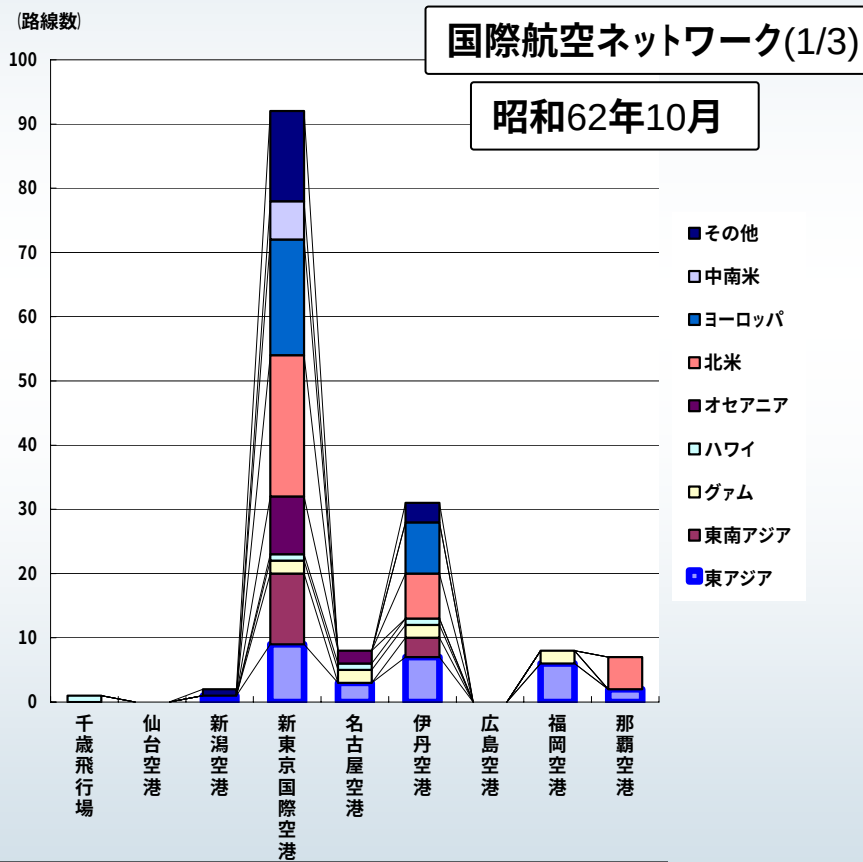
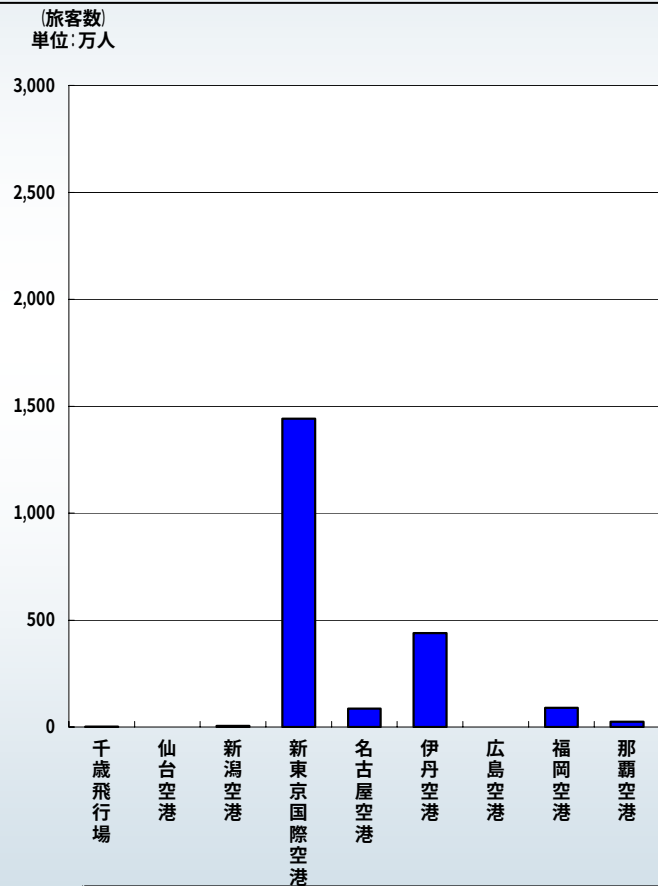
平成16年の国内航空ネットワークにおいては、平成7年と比較して羽田空港の拠点性がさらに高まっている。一方、関西空港の国内航空ネットワークの拠点性が低下し、変わりに伊丹空港の拠点性が高まっている。



資料: 航空輸送統計年報

➤ 国際航空ネットワークについては、特に東アジア路線に対して、福岡空港の拠点性が高まってきた。

昭和62年においては、成田空港と伊丹空港が全方位的な航空ネットワークを有しているものの、需要や路線数は成田空港に一極集中している。福岡空港は国内第3位の旅客数であり、東アジアの路線数は成田空港、伊丹空港と同等である。



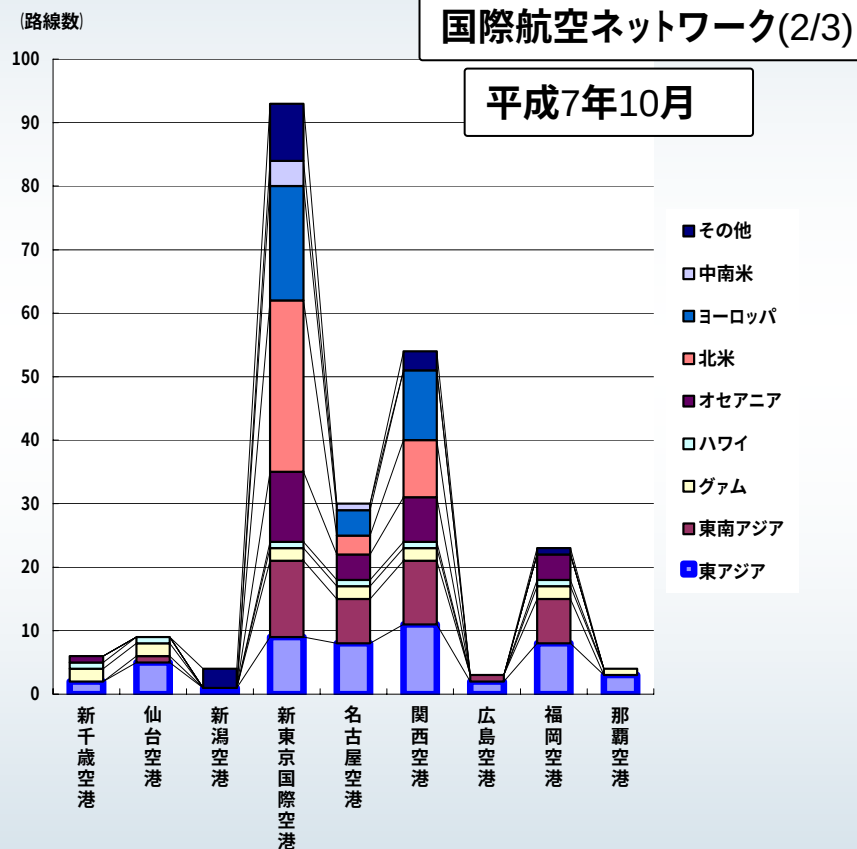
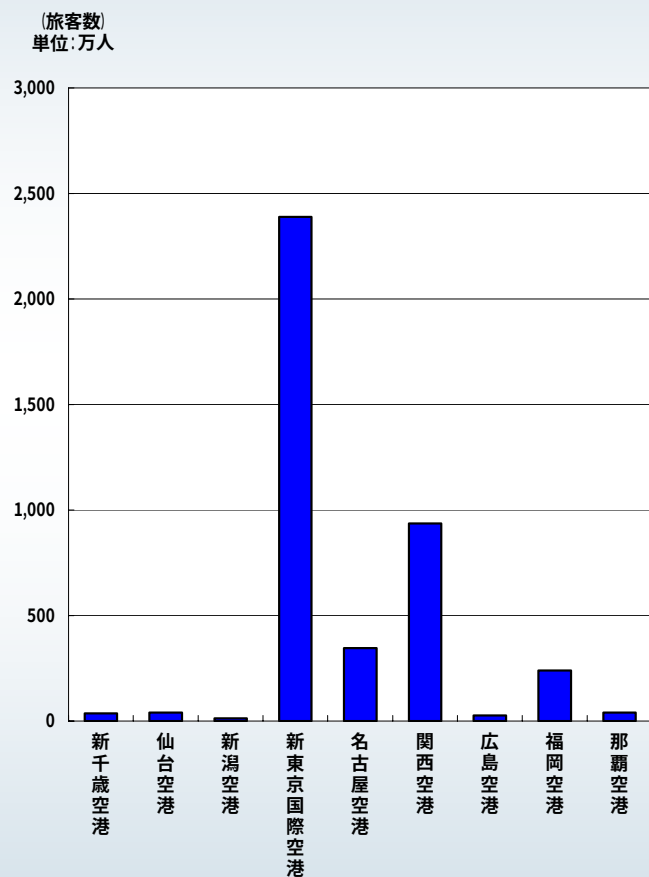
S62 東アジア 路線数	千歳 飛行場	仙台空港	新潟空港	新東京 国際空港	名古屋 空港	伊丹空港	広島空港	福岡空港	那覇空港	合計
			1	9	3	7		6	2	28

資料: 空港管理状況調査 (昭和62年度)

資料: 昭和62年10月時刻表

1-1. 航空ネットワーク展開の進展と福岡空港の拠点性の高まり

平成7年の国際航空ネットワークにおいては、関西空港の開港により、二極構造に変化している。また、名古屋空港に全方位的な航空ネットワークが形成された。福岡空港も旅客数や路線数が増加し、国際航空ネットワークにおける拠点性が高まっている。

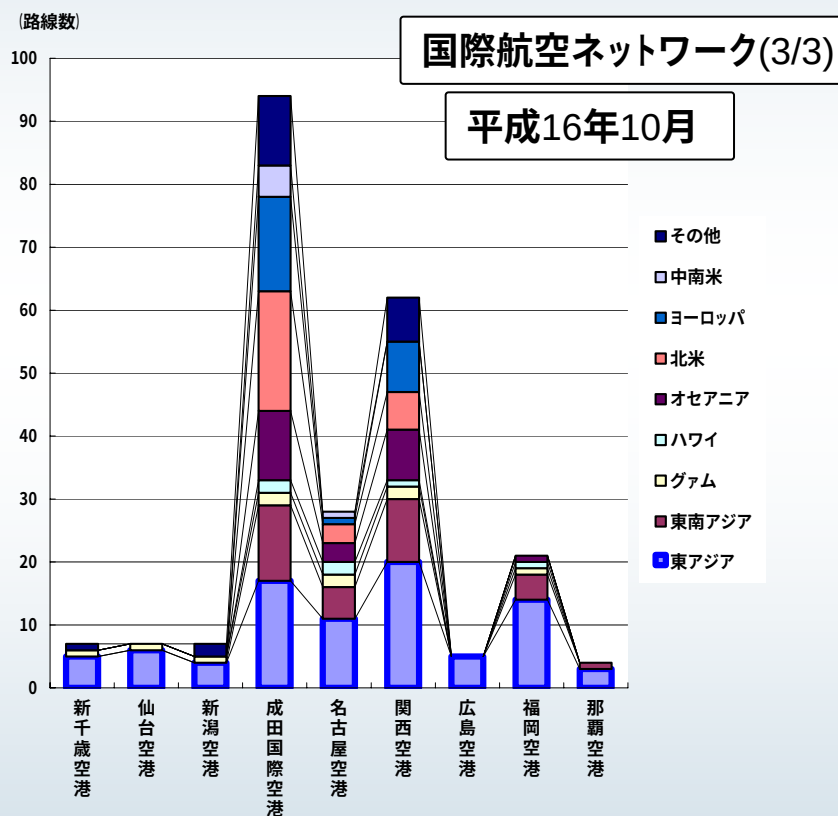
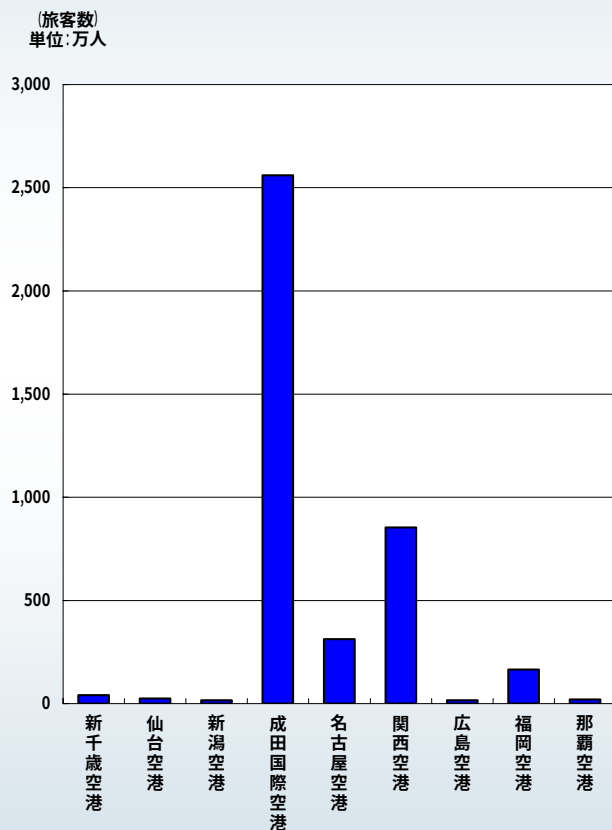


H7 東アジア 路線数	新千歳 空港	仙台空港	新潟空港	新東京 国際空港	名古屋 空港	関西空港	広島空港	福岡空港	那覇空港	合計
	2	5	1	9	8	11	2	8	3	49

資料: 空港管理状況調査 (平成7年度)

資料: 平成7年10月時刻表

平成16年の国際航空ネットワークにおいては、平成7年と比較して成田空港、関西空港の二極化がさらに進んでいる。特に、成田空港では、多くの空港で需要が減少しているなか、堅調に旅客数が増加している。また、各空港とも東アジア路線が増加し、福岡空港では東アジア路線に対する拠点性がさらに高まっている。



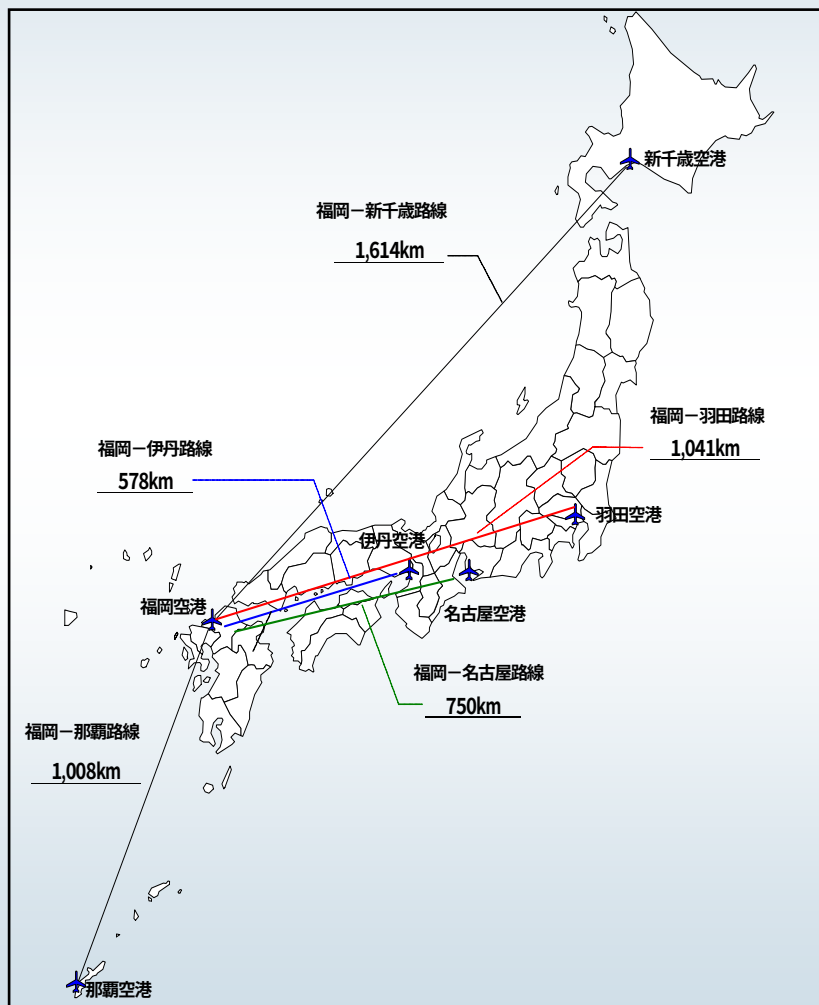
H16 東アジア 路線数	新千歳 空港	仙台空港	新潟空港	成田 国際空港	名古屋 空港	関西空港	広島空港	福岡空港	那覇空港	合計
	5	6	4	17	11	20	5	14	3	85

資料: 空港管理状況調査 (平成15年度)

資料: 平成16年10月時刻表

1-2. 九州地域と航空の係わり

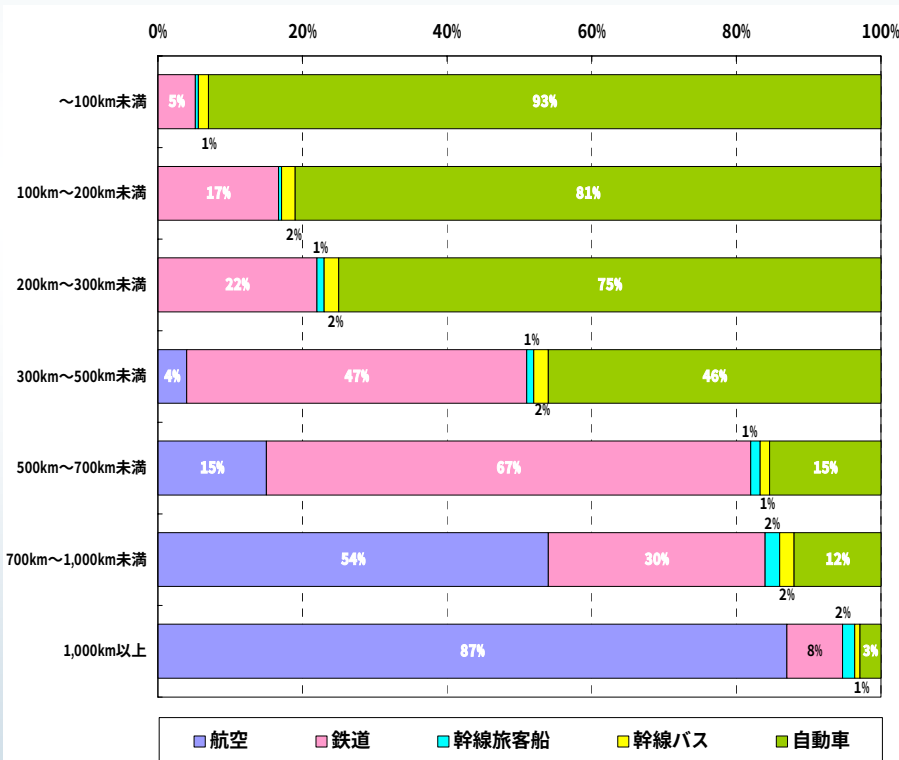
- ▶ 九州は国土の西端に位置しており、北海道、沖縄と同様に航空への依存度が高い地域である。



※上記の距離は路線距離

九州地域と三大都市圏との移動距離は、航空利用割合が高い距離帯に属している。

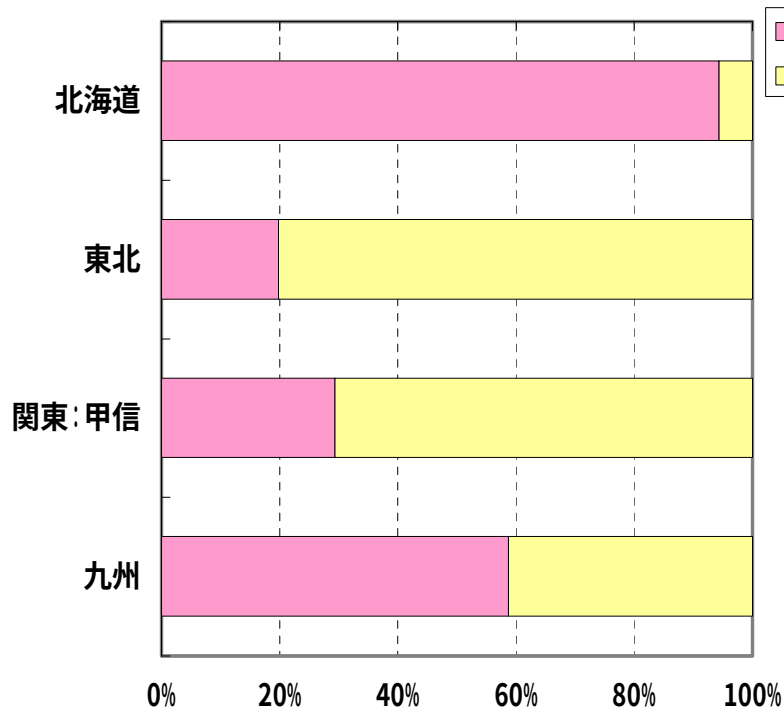
距離帯別交通機関分担率 (平成12年秋季1日 (平日))



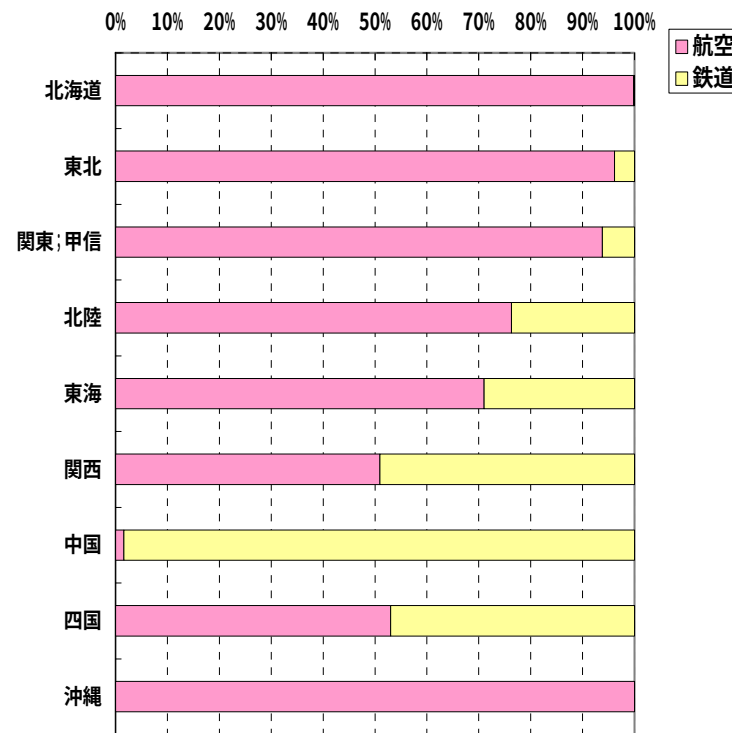
資料: 全国幹線旅客流動調査

北海道、東北、関東・甲信、九州における全国への航空と鉄道（JR＋民鉄）の利用割合を比較すると、九州は北海道とともに航空による流動が大きい。

全国への航空と鉄道を利用した流動の割合



九州地域—他地域間の旅客流動実績の割合

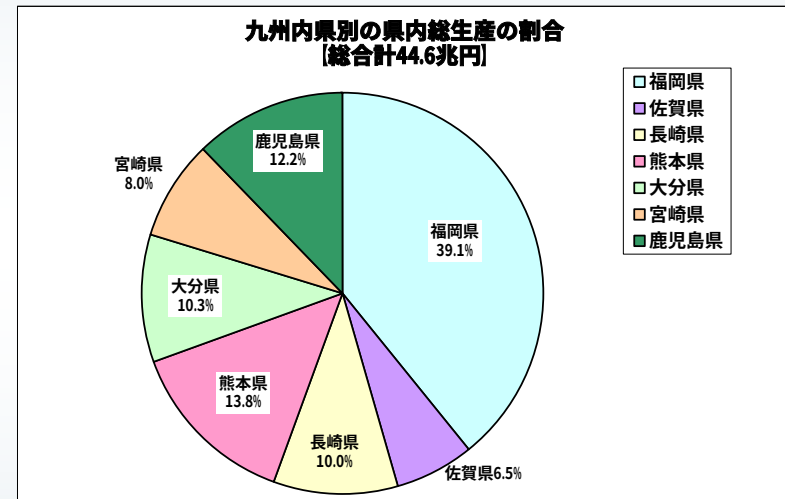
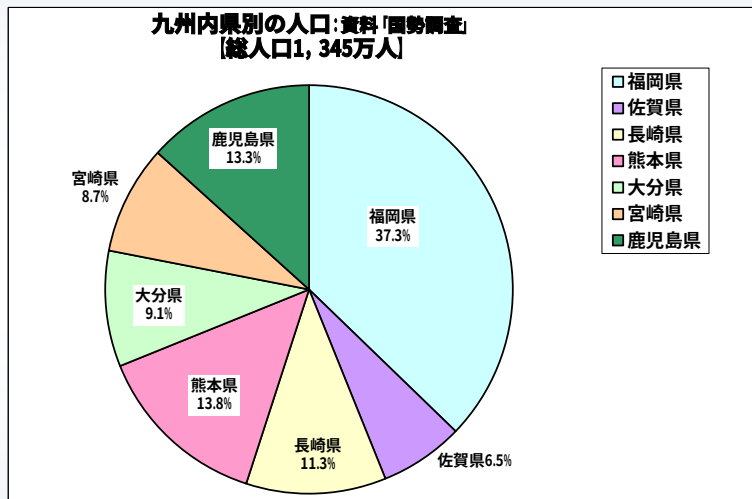


資料：平成14年度 旅客地域流動調査

1-3. 福岡都市圏とともに発展した福岡空港

- 福岡都市圏は、九州における社会経済活動の中心として栄えている。
- 九州各地からの福岡都市圏へのアクセス利便性も向上し、その拠点性は高まっている。

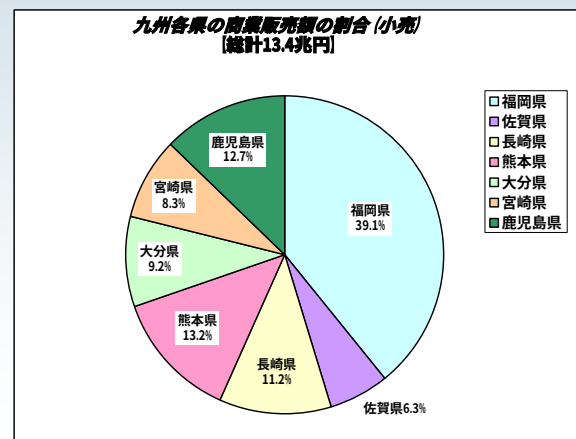
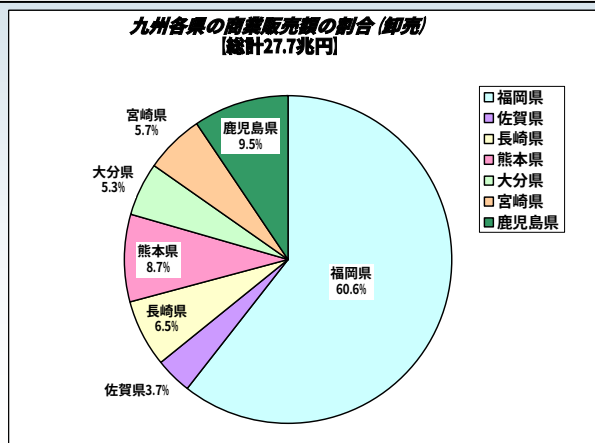
福岡県は、人口、県内総生産で九州全体の約4割を占める。



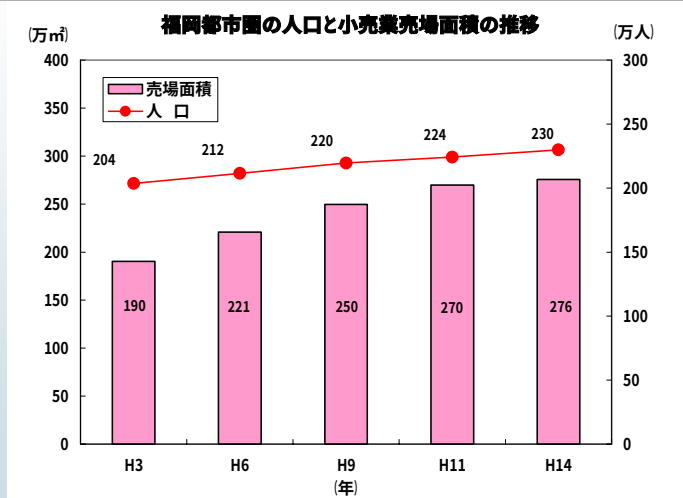
福岡県が九州各県の中で第1位の主な経済社会指標

人口 (37.3%)、人口密度、県内総生産 (39.1%)、事業所数 (36.3%)、工場立地件数 (44.1%)、工業製品出荷額 (38.4%)、商業販売額 (53.6%)、スーパーマーケット販売額 (44.7%)、アルコール消費量 (38.9%)、乗用車保有台数 (36.4%)、日刊紙発行部数 (41.5%)、広告業事業所数 (44.4%)、ガソリン販売量 (40.2%)、電力消費量 (39.2%)、パースポート発行数 (44.0%)、海外渡航者数 (51.2%)、大学生数 (55.7%)、ホテル客室数 (40.2%)

福岡県の商業販売額は、卸売り業で九州全体の約6割、小売業で約4割を占める。



福岡都市圏の人口や小売業売り場面積は増加している。また、九州の一世帯あたり娯楽サービス費関連消費額も増加傾向にあり、福岡市は九州内で唯一全国平均額を上回っている。



九州各市の娯楽サービス費関連消費の推移 (年間)
(単位: 円、%)

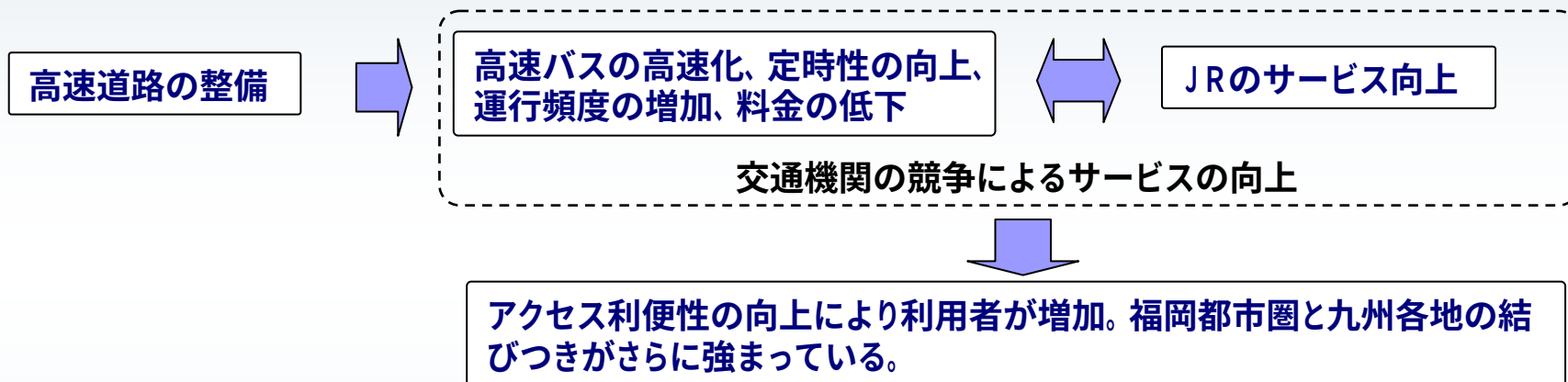
	2000年	2001年	2002年	3カ年平均
北九州市	176,328	155,885	157,978	163,397
福岡市	185,440	204,146	263,810	217,799
佐賀市	198,244	189,592	234,868	207,568
長崎市	159,468	143,200	150,075	150,914
熊本市	163,953	171,010	195,318	176,760
大分市	163,883	202,645	208,848	191,792
宮崎市	211,768	211,123	169,971	197,621
鹿児島市	200,767	201,867	194,213	198,949
九州平均額	172,288	160,155	185,853	172,765
九州/全国	80.1	76.1	89.8	81.9
北九州都市圏	175,408	180,113	204,713	186,745
都市圏/全国	81.5	85.6	98.9	88.6
全国平均額	215,104	210,444	206,936	210,828

※北九州都市圏の数値は福岡市・北九州市に加え周辺2市2町の平均。
(各年家計調査年報)

1-3. 福岡都市圏とともに発展した福岡空港

- 福岡都市圏と九州各地の結びつきは高速道路網の整備や鉄道サービス向上により強まっている。

九州各県庁所在地を結ぶ高速道路（クロスハイウェイ）と、福岡都市圏の道路網を形成する福岡都市高速道路が直結され、福岡都市圏へのアクセス時間、費用が大幅に縮小された。



高速バスとJR九州によるサービスの向上

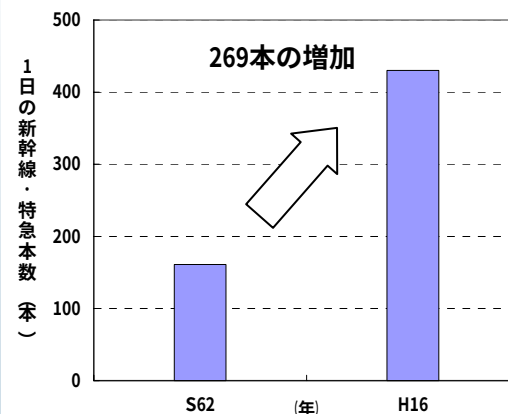
区 間		片道料金		移動時間		運行本数	
		平成5年	平成15年	平成5年	平成15年	平成5年	平成15年
福岡～大分	高速バス	3100円	3100円 (2000円)	2:47	2:11	25	56
	JR	5340円	5750円 (2500円)	2:28	1:59	31	31 [39]

注) 平成15年6月現在。()は割引キップ(4枚綴)利用の場合 []は上り線

資料: 時刻表(H15)

出典: 日本道路公団九州支社ホームページ

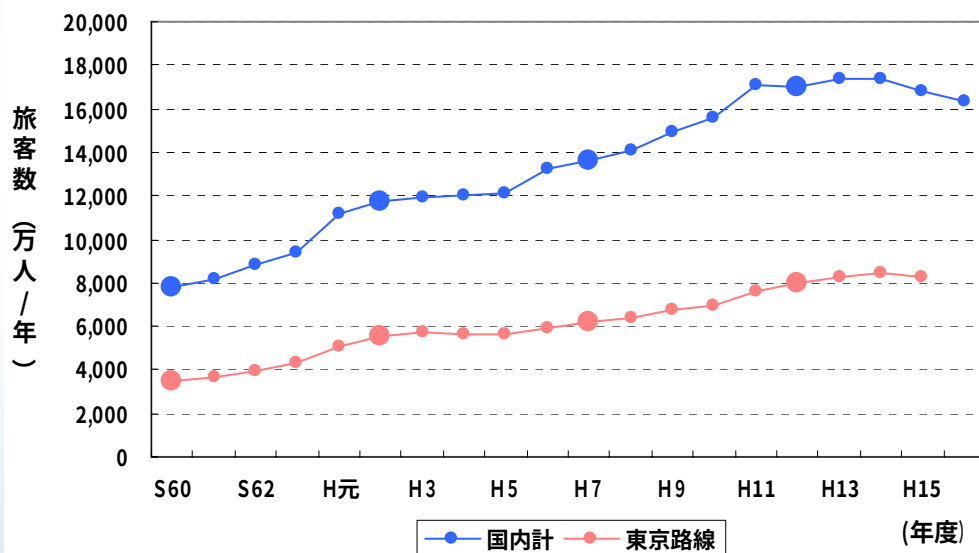
JR九州管内の一日の新幹線・特急の本数増加



出典: JR九州ホームページ

- 航空に対する基礎需要の高さと九州各地からの良好なアクセス利便性を背景に、福岡空港に全方位的な国内航空路ネットワークが形成され、国内線旅客数は増加してきた。

福岡空港 国内旅客実績の推移



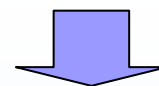
資料: 航空輸送統計年報

※H16年度は空港管理状況調査 速報値

昭和60年の国内路線 (合計15路線: 離島路線除く)

北海道 : 千歳
 東北 : 仙台
 関東 : 東京
 北陸 : 新潟 小松
 中部 : 名古屋
 近畿 : 大阪
 中国・四国 : 美保 出雲 高松 松山 高知
 九州・沖縄 : 宮崎 鹿児島 那覇

(10月ダイヤ)



平成16年の国内路線 (合計22路線: 離島路線除く)

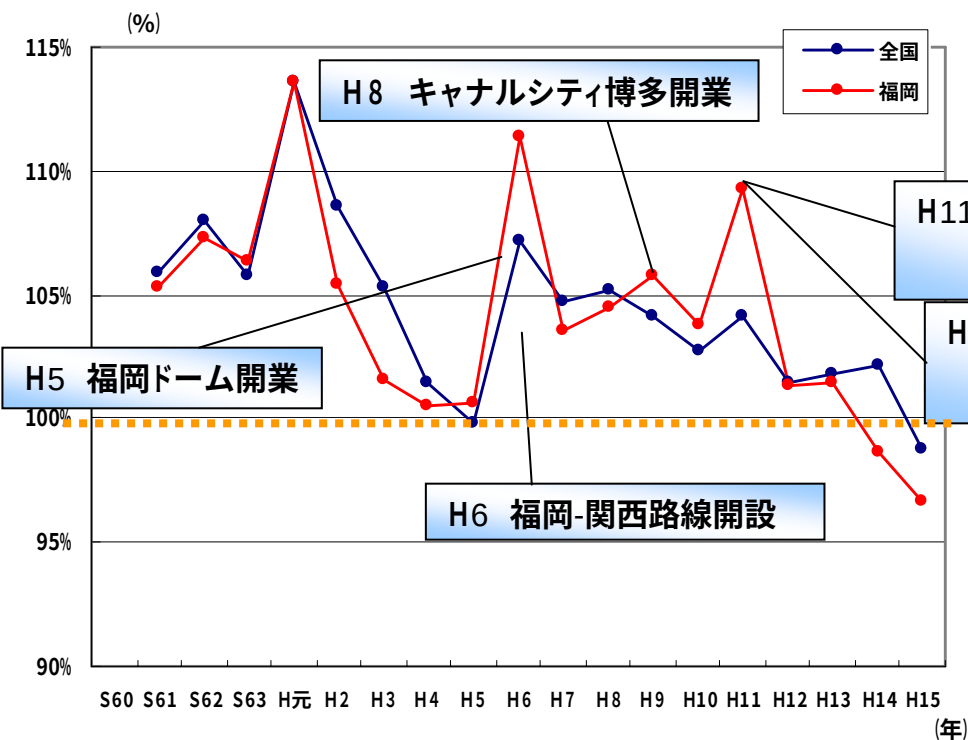
北海道 : 新千歳
 東北 : 青森 仙台 花巻 福島
 関東 : 東京 成田
 北陸 : 新潟 富山 小松
 中部 : 名古屋 松本
 近畿 : 大阪 関西
 中国・四国 : 美保 出雲 徳島 松山 高知
 九州・沖縄 : 宮崎 鹿児島 那覇

(10月ダイヤ)

1-3. 福岡都市圏とともに発展した福岡空港

- 福岡空港の国内線旅客数の対前年度比は平成13年度までプラスで推移したが、全国平均を上回った年には、福岡市の観光入込み客数を牽引している福岡ドーム（ホークスタウン）やキャナルシティ、博多リバレインの開業などがあった。

国内旅客数前年比



H15 福岡県大型集客施設集客数

1 ホークスタウン	20,100,000人
2 キャナルシティ博多	13,000,000人
3 博多リバレイン	7,052,687人
4 マリノアシティピアウォーク	5,300,000人
5 ベイサイドプレイス博多埠頭	3,181,700人

H11 博多リバレイン開業

ダイエーホークス優勝

H11 福岡都市高速と九州自動車道が

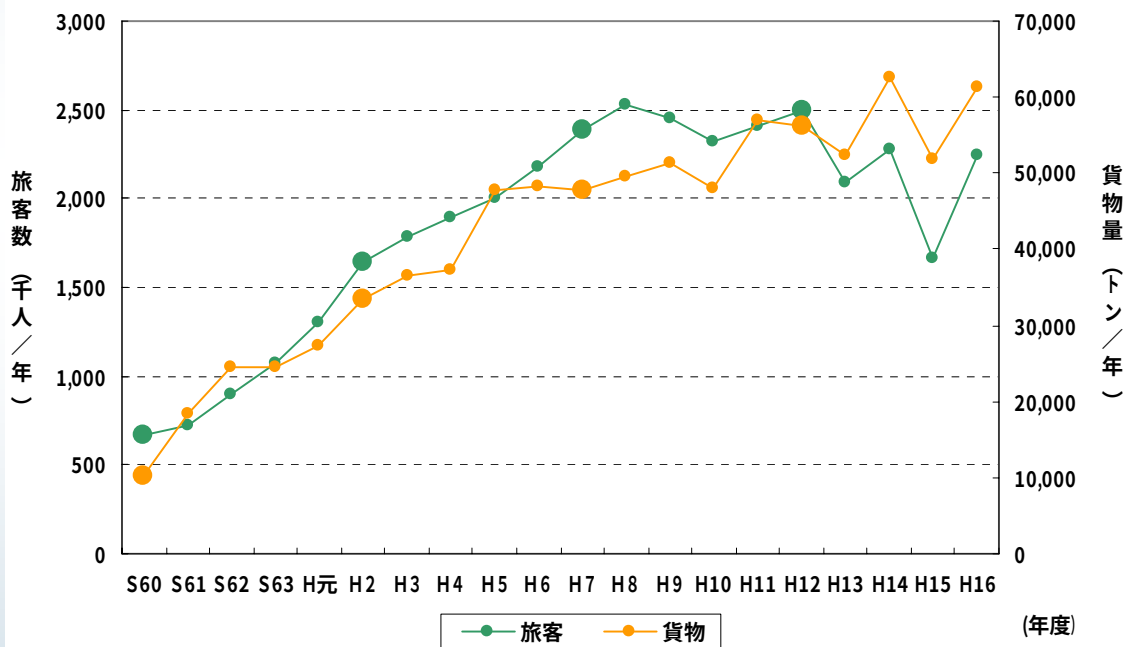
大宰府ICで直結

福岡市における商業施設の変遷

- H3 ベイサイドプレイス博多埠頭
- H5 ホークスタウン（福岡ドーム）
- H8 キャナルシティ博多
- H11 博多リバレイン（ショッピング・ホテル・劇場等）
（劇場「博多座」、福岡アジア美術館開館）
- H12 ホークスタウン（商業施設）
- H12 マリノアシティ福岡

- 福岡のアジアとの歴史的なつながりやアジアを主とした国際化施策もあり、福岡空港の東アジア路線は大幅に拡充され、国際線旅客数も順調に増加してきた。
- 近年は、米国同時多発テロやアジアに蔓延したSARSの影響等を受け需要を下げていたが、平成16年4月以降は回復傾向にある。

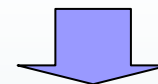
福岡空港 国際路線の旅客数・貨物量推移



昭和60年の国際路線 (合計7路線)

ソウル 釜山 上海 台北 香港
(ルクセンブルク) (ドバイ)

() は貨物便 10月ダイヤ



平成16年の国際路線 (合計21路線)

ソウル 釜山 北京 濟州 大連 成都 桂林 青島 上海
瀋陽 武漢 西安 香港 台北 バンコク ホーチミンシティ
マニラ シンガポール ケアンズ グアム ホノルル

10月ダイヤ

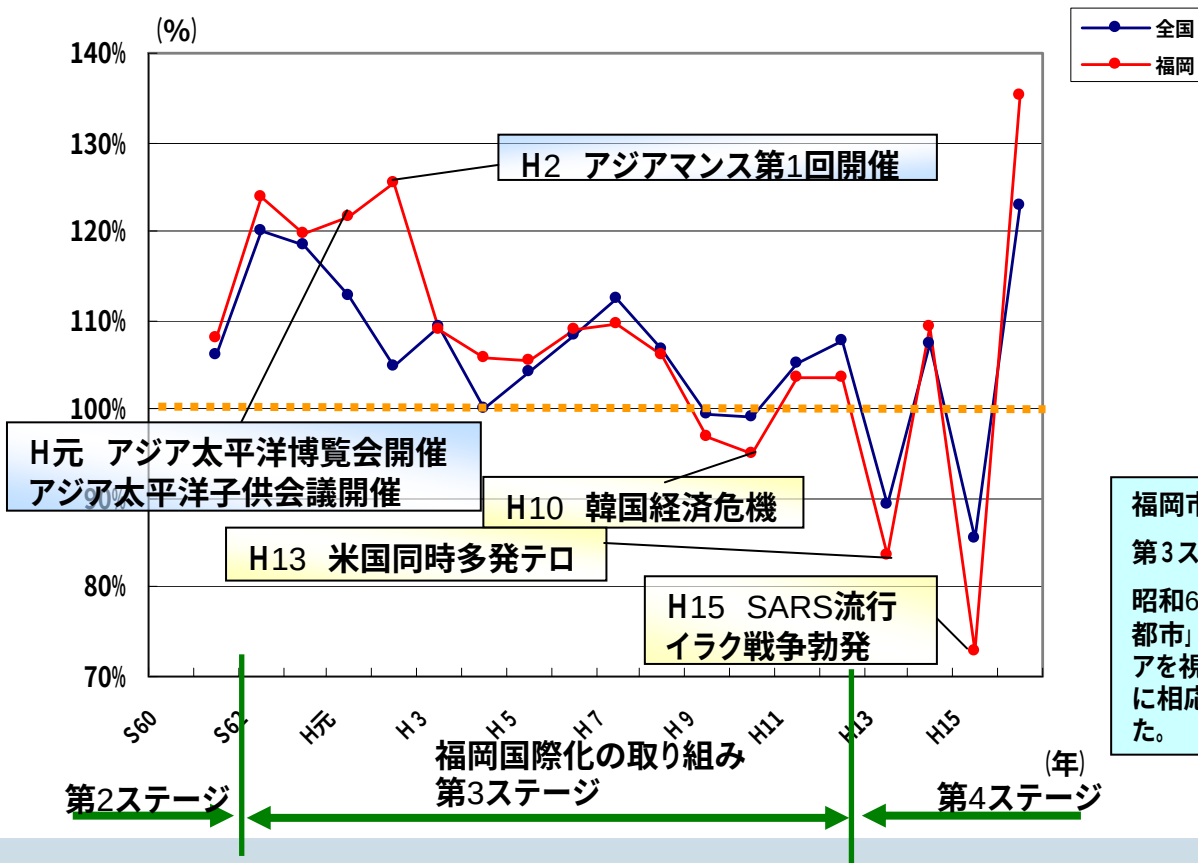
資料: 空港管理状況調書

※H16年度は速報値

1-3. 福岡都市圏とともに発展した福岡空港

- 国際線旅客数の対前年度比が全国平均を上回った平成元年には、多くの国と地域に参加を呼びかけたアジア太平洋博覧会やアジアマンス（第1回）が開催された。
- 近年は全国平均以上に需要の下げ幅が大きいが、東アジア路線が中心の福岡空港では、東アジア情勢の影響を大きく受けていると考えられる。

国際旅客数前年比



H元 アジア太平洋博覧会
(37カ国・地域参加、入場者823万人)
H元 アジア太平洋子供会議・イン福岡
(約40カ国・地域等から400人招へい)
H2～ アジアマンス
(アジア太平洋フェスティバル、アジア・フレンド・コンサート、
福岡アジア文化賞、アジア・フォーカス、福岡映画祭)
H7 ユニバーシアード福岡大会
H12 九州沖縄サミット福岡蔵相会合
H13 世界水泳選手権福岡2001

福岡市国際化推進計画(2003年6月策定)

第3ステージ(S62～H12)

昭和62年に福岡市基本構想の中で、「活力あるアジアの拠点都市」を目標として掲げ、アジア太平洋博覧会をはじめ、アジアを視野に置いた国際化施策に取り組み、サミットを開催するに相応しい都市として認知されるなど一定の成果が認められた。

1-4. 福岡空港の形成過程（まとめ）

➤ 航空ネットワークの中で福岡空港の拠点性が高まってきた

我が国の国内航空ネットワークは、羽田空港、伊丹空港を中心とした二眼レフ構造から、羽田空港を中心としつつも、主要地域拠点空港（新千歳、福岡、那覇）などが新たにネットワークの核に加わり、多極構造へ拡大した。また、国際航空ネットワークについては、特に東アジア路線に対して、福岡空港の拠点性が高まってきた。

➤ 福岡空港は福岡都市圏とともに発展してきた

九州地域は国土の西端に位置しており、航空への依存度が高い地域である。

福岡都市圏は、九州における社会経済活動の中心として栄えてきた。

九州各地からの福岡都市圏へのアクセス利便性も向上し、その拠点性は高まってきた。

航空に対する基礎需要の高さと九州各地からの良好なアクセス利便性を背景に、福岡空港に全方位的な国内航空路ネットワークが形成され、国内線旅客数は増加してきた。

アジアを主とした国際化施策等もあり、福岡空港の東アジア路線は大幅に拡充され、国際線旅客数も増加してきた。

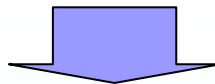
2. 福岡空港が果たしている役割と効果

2-1. 北部九州地域と三大都市圏との流動を支える役割 ……P22

2-2. 九州・山口地域と全国主要都市との流動を支える役割 ……P24

2-3. 離島と本土との流動を支える役割 ……P32

2-4. 九州・山口地域と東アジアを中心した海外との流動を支える役割 ……P34



2-5. 福岡空港が果たしている役割・効果及び課題 (まとめ) ……P44

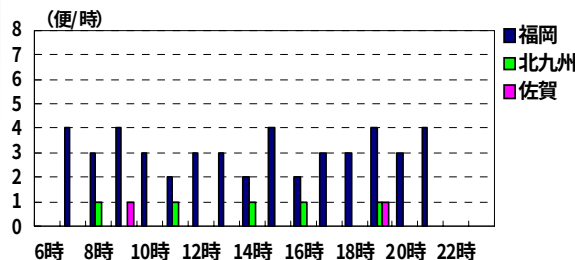
2. 福岡空港が果たしている役割と効果

2-1. 北部九州地域と三大都市圏との流動を支える役割

- 北部九州三空港を比較すると、北九州空港は羽田路線のみ、佐賀空港は羽田、伊丹路線のみを有するが、福岡空港は首都圏をはじめ三大都市圏に対し、朝夕のピークのほか、その他の時間帯においても安定した航空サービスを提供している。

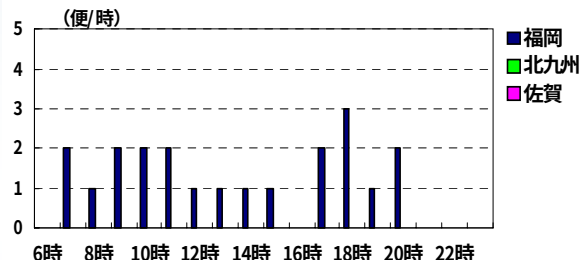
首都圏に対する便数

羽田路線の時間帯別便数 (出発)



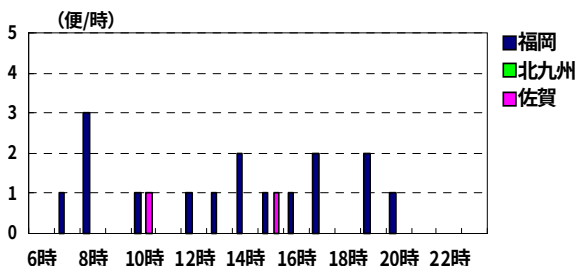
中部圏に対する便数

中部路線の時間帯別便数 (出発)

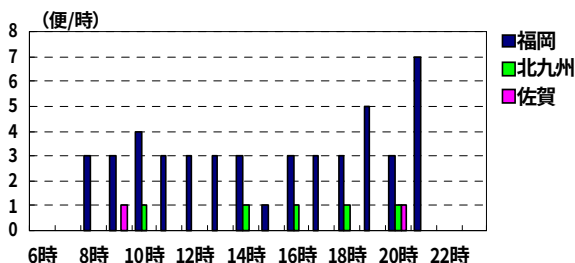


関西圏に対する便数

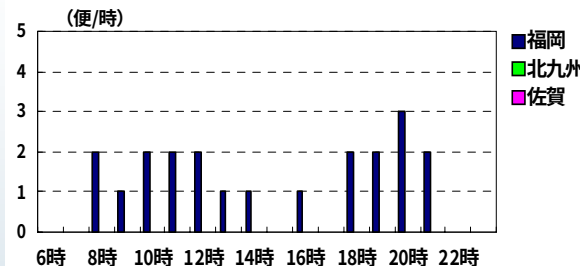
大阪 (伊丹・関西) 路線の時間帯別便数 (出発)



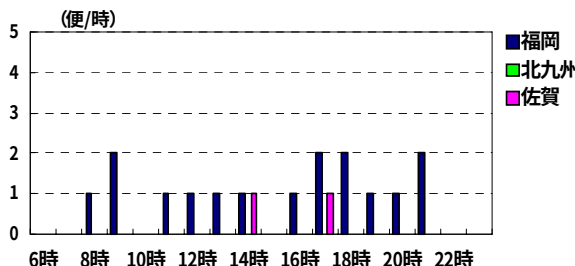
羽田路線の時間帯別便数 (到着)



中部路線の時間帯別便数 (到着)



大阪 (伊丹・関西) 路線の時間帯別便数 (到着)



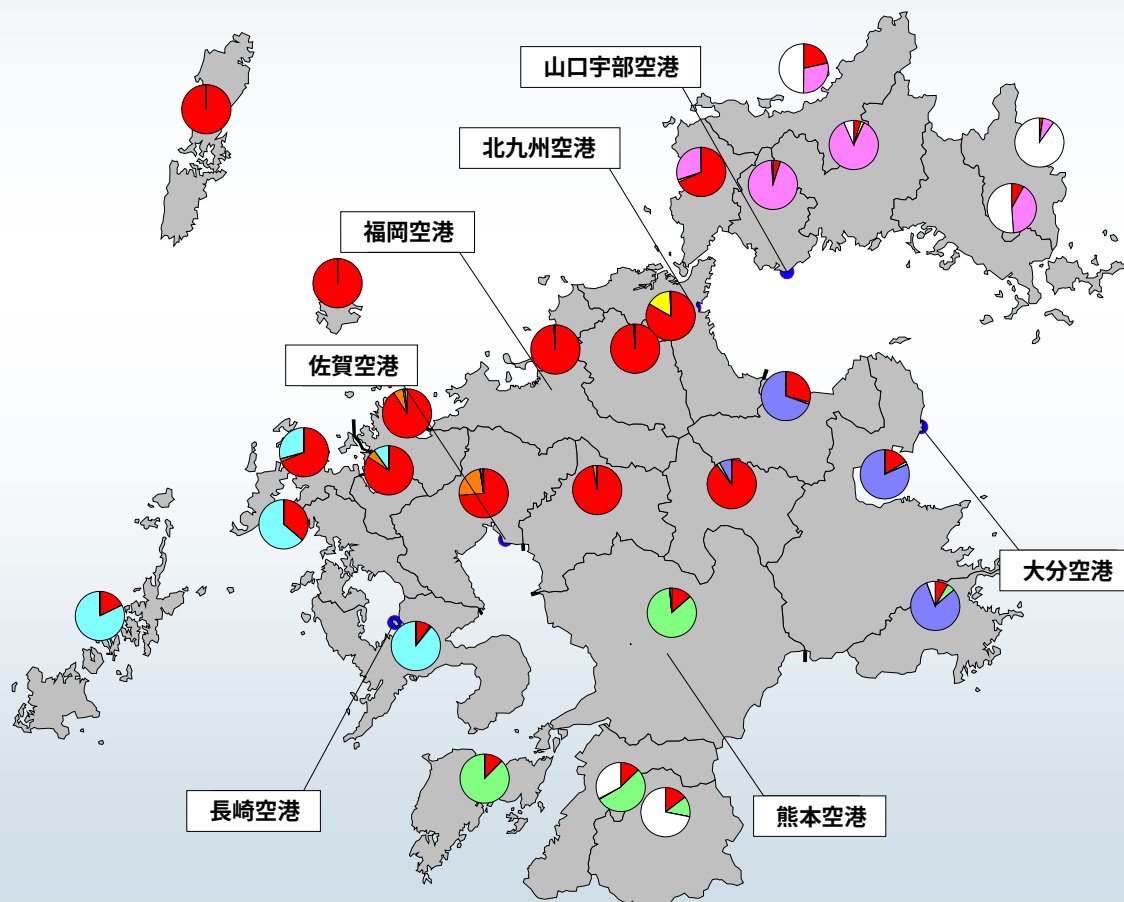
(参考) 北部九州3空港国内線比較

	福岡空港	北九州空港	佐賀空港
滑走路	2800m×1	1600m×1	2000m×1
路線数(H16.10)	26	1	2
1日あたり便数(H16.10)	306	8	8
国内線旅客数(H15年度)	17,097,816	271,731	304,531

平成17年3月時刻表

- 北部九州地域の生活圏別に羽田路線の空港選択状況をみると、福岡県、佐賀県、長崎県対馬ではほとんどの利用者が福岡空港を選択している。また、山口県、大分県西部など福岡県に近接したエリアにおいても高い選択状況にある。その他、熊本県、長崎県、大分県東部からの利用もみられる。

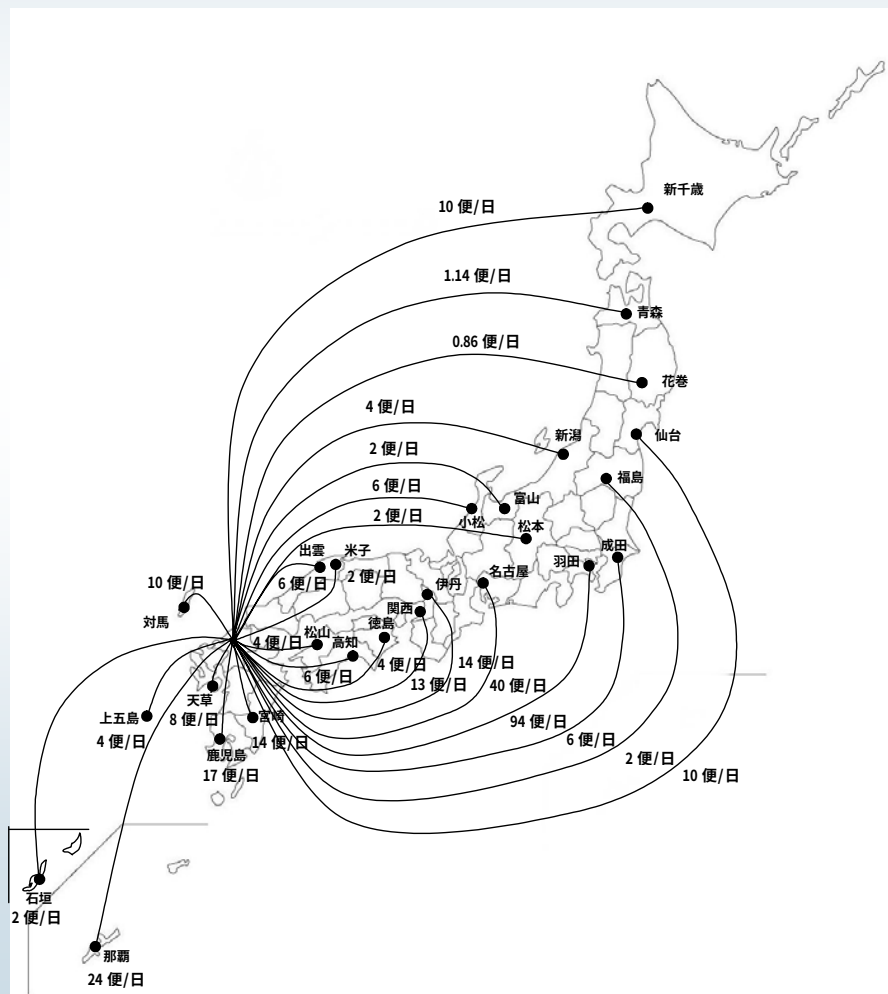
羽田路線に対する生活圏別選択空港割合



資料：平成13年度 航空旅客動態調査

2-2. 九州・山口地域と全国主要都市との流動を支える役割

- 福岡空港の国内定期路線は26路線あり、都道府県ベースでは23県と直接結ばれている。また、航空路で結ばれていない23県のうち、空港のない県が14県、航空路の開設の必要性が低い隣接県や中国地方を除くと、今後、航空路の開設が考えられる県は、秋田、山形、和歌山、香川の4県のみである。



注1: 空港のない県 (定期路線が就航していない空港含む)

茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、神奈川県、福井県、山梨県、岐阜県、静岡県、三重県、滋賀県、京都府、兵庫県、奈良県 (このうち、茨城県、静岡県、兵庫県については空港計画有り)

注2: 航空路開設の必要性が低い県

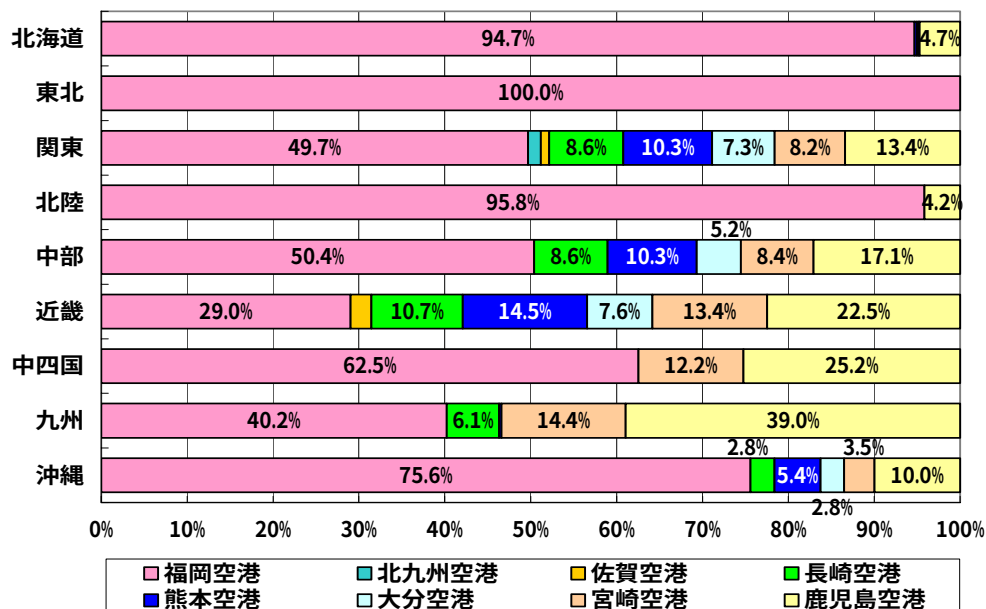
岡山県、広島県、山口県、福岡県、佐賀県、大分県

- 福岡空港から全国各都市への輸送頻度は九州内の他空港に比べ群を抜いている。
- 全国各地を結ぶ輸送実績でも、福岡空港は北海道、東北、北陸に対しほとんどの割合を占めるほか、関東、中部、中国・四国、沖縄でも過半数以上を占めている。

九州の主要空港の便数の比較

便数 (便 / 日)	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中・四国	九州	沖縄	合計
福岡空港	10	14	100	12	42	27	22	53	26	306
北九州空港			8							8
佐賀空港			4			4				8
長崎空港			22		6	12		34	2	76
熊本空港			34		8	16	2	2	2	64
大分空港			20		4	12			2	38
宮崎空港			30		6	16	8	18	2	80
鹿児島空港	2		34		14	26	16	74	6	172
合計	12	14	252	12	80	113	48	181	40	752

九州の主要空港の地域別航空旅客輸送実績の割合

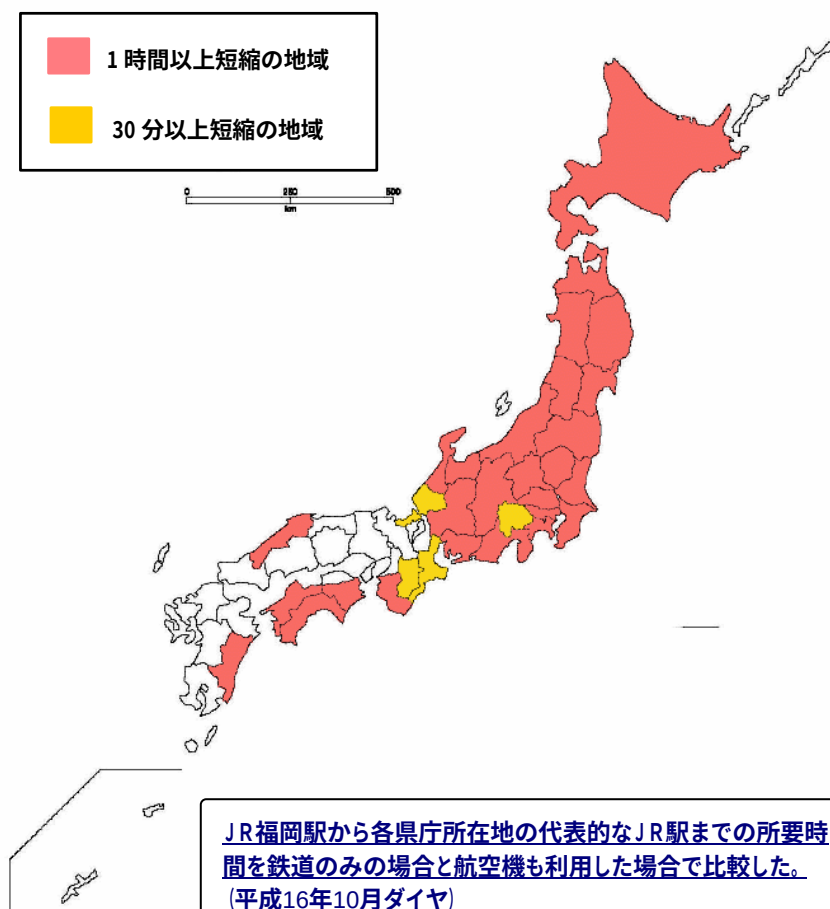


資料：航空輸送統計年報（平成15年度）

2-2. 九州・山口地域と全国主要都市との流動を支える役割

- 福岡空港は全国主要都市との国内航空ネットワークや良好なアクセス利便性により、福岡都市圏をはじめ九州各地から全国への移動時間の短縮に寄与している。

福岡都心から福岡空港を利用することにより、鉄道を利用するよりも30分以上所要時間が短くなる県は31県であり、1時間以上短くなる県は27県である。

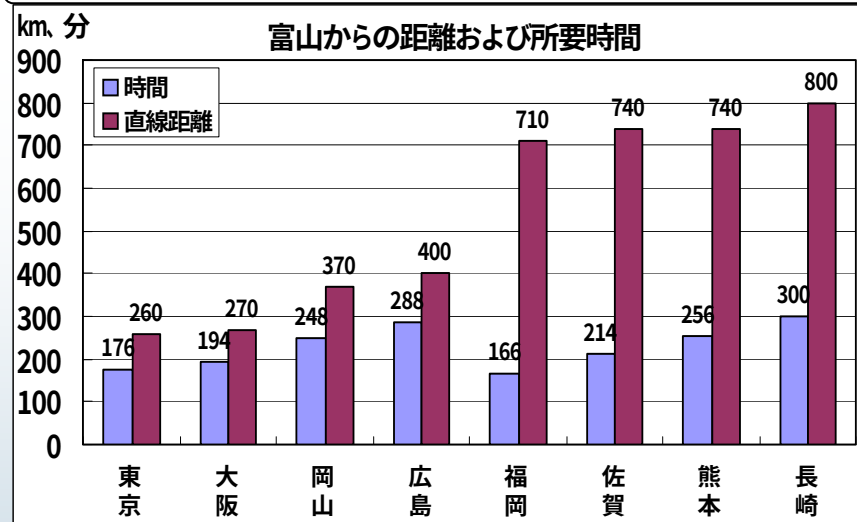


三大都市圏を除く地域と九州を結ぶ航空路線のほとんどが福岡空港に集中している。しかし、福岡空港の高いアクセス利便性により、福岡空港が持つローカル線航空ネットワークによる時間短縮効果は広く九州各地に及んでいる。

<事例検討結果>

ここでは、例として富山ー福岡路線が及ぼす効果について検討した。

その結果、九州各地から福岡空港を利用することで、富山との時間距離を大幅に短縮していることがわかった。

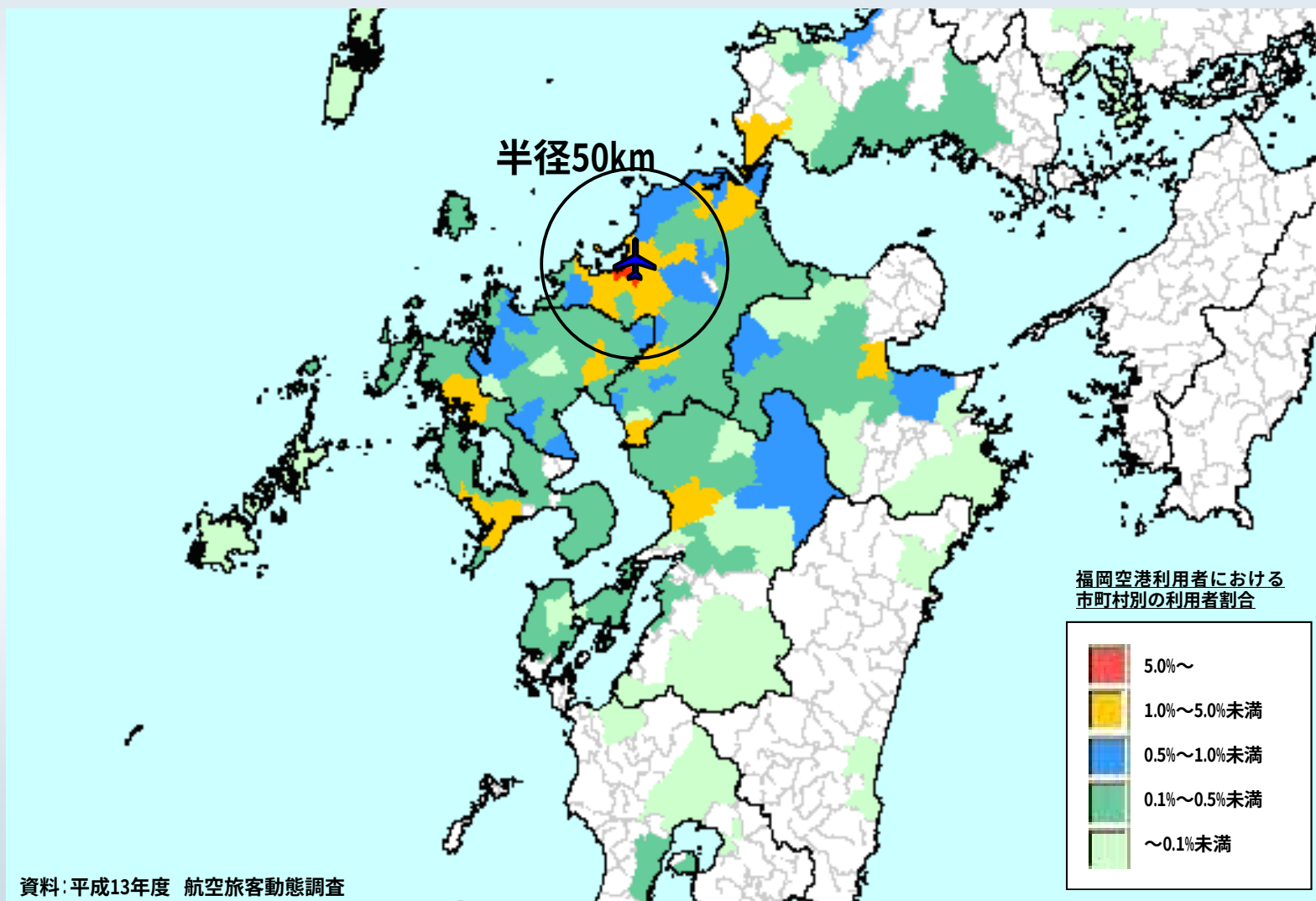


※各地の出発地は各県庁所在地の代表的なJR駅とする。

※大阪、岡山、広島は富山との航空路線がないため鉄道のみを利用することとする。

※佐賀、熊本、長崎は富山との航空路線がないため、福岡空港を利用することとする。

- 福岡空港利用者の発生集中地は、九州各地のほか、山口県、広島県まで広範に及んでいる。



2-2. 九州・山口地域と全国主要都市との流動を支える役割

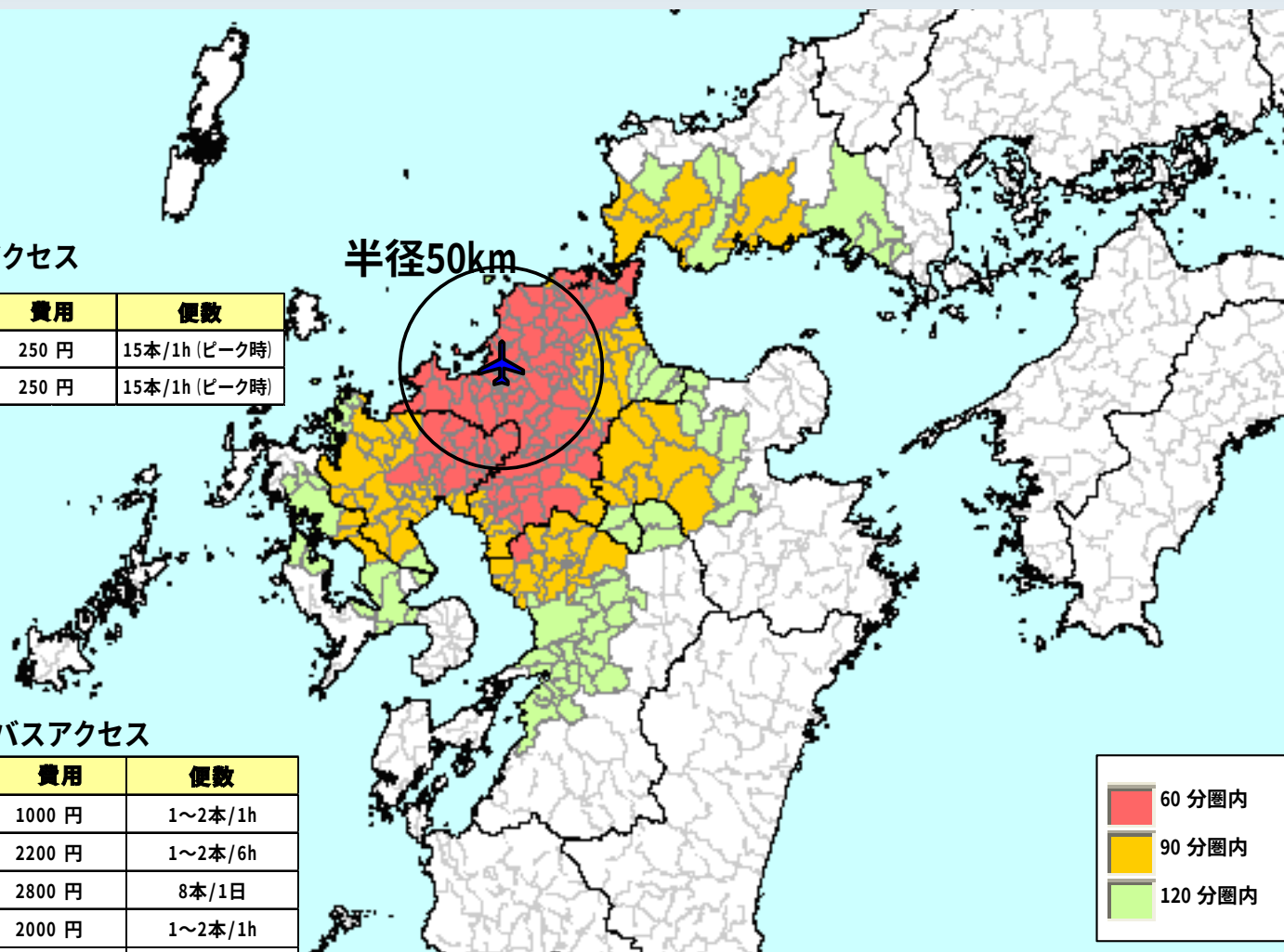
- 福岡空港から120分で到達可能な範囲は、福岡県をはじめ、山口県、佐賀県、大分県、長崎県、熊本県にまで広範に及ぶ。

■福岡空港の鉄道アクセス

行き先	所用時間	費用	便数
博多	5 分	250 円	15本/1h (ピーク時)
天神	11 分	250 円	15本/1h (ピーク時)

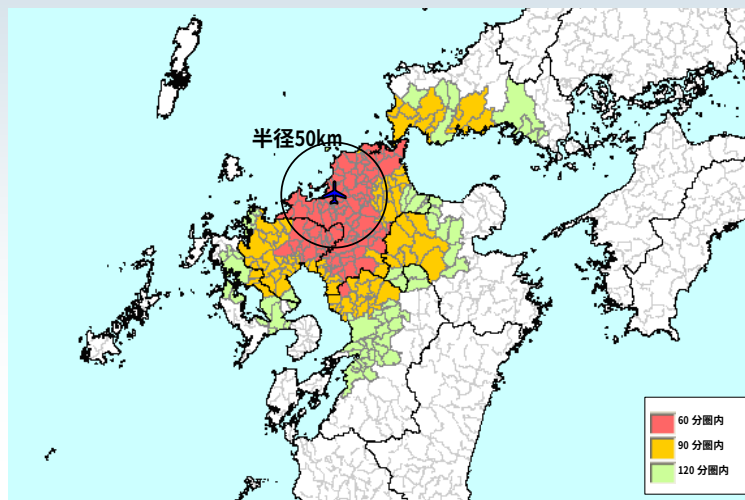
■福岡空港の高速バスアクセス

行き先	所用時間	費用	便数
佐賀	65 分	1000 円	1~2本/1h
佐世保	95 分	2200 円	1~2本/6h
湯布院	105 分	2800 円	8本/1日
熊本	110 分	2000 円	1~2本/1h
長崎	130 分	2500 円	1~2本/7h
別府	155 分	3100 円	1本/1日 (16時台)

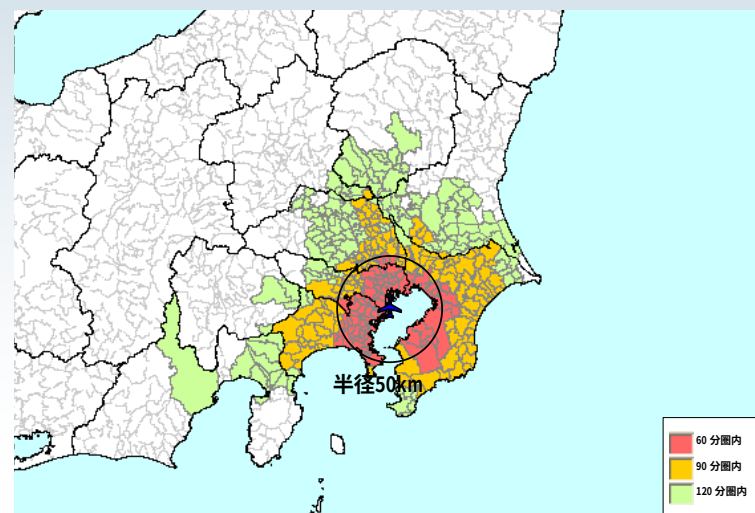


注: 120分到達可能範囲の設定はNAVINET. Ver2を使用

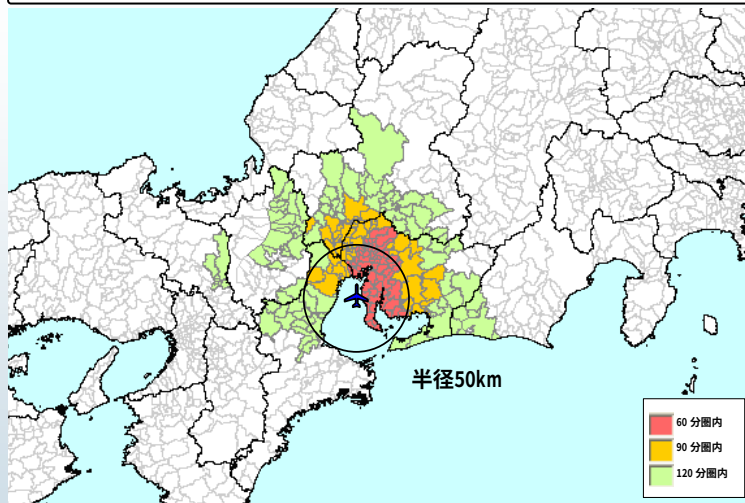
福岡空港から120分到達可能範囲



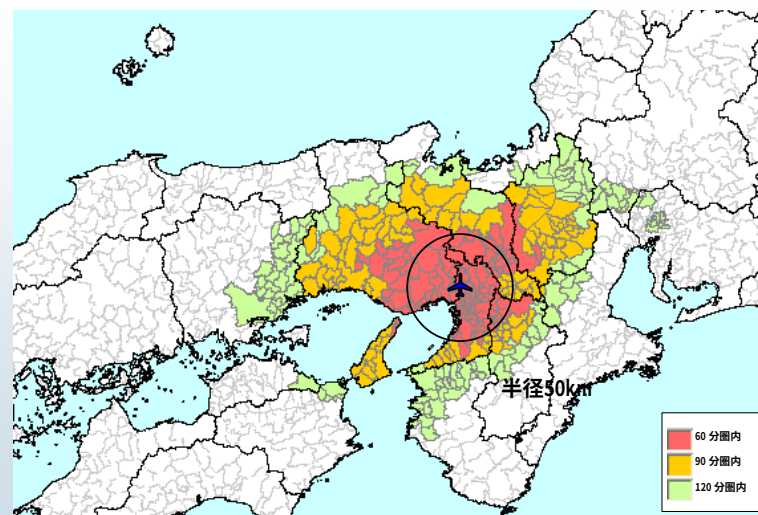
羽田空港から120分到達可能範囲



中部国際空港120分到達可能範囲



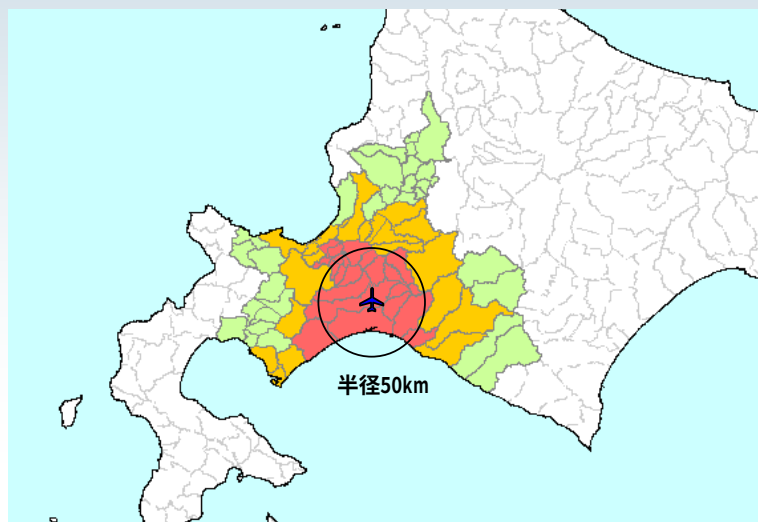
伊丹空港120分到達可能範囲



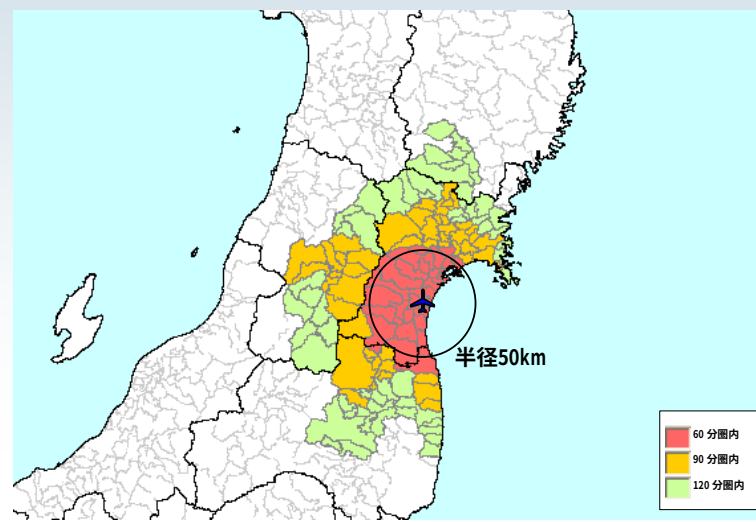
注: 120分到達可能範囲の設定はNAVINET. Ver2を使用

2-2. 九州・山口地域と全国主要都市との流動を支える役割

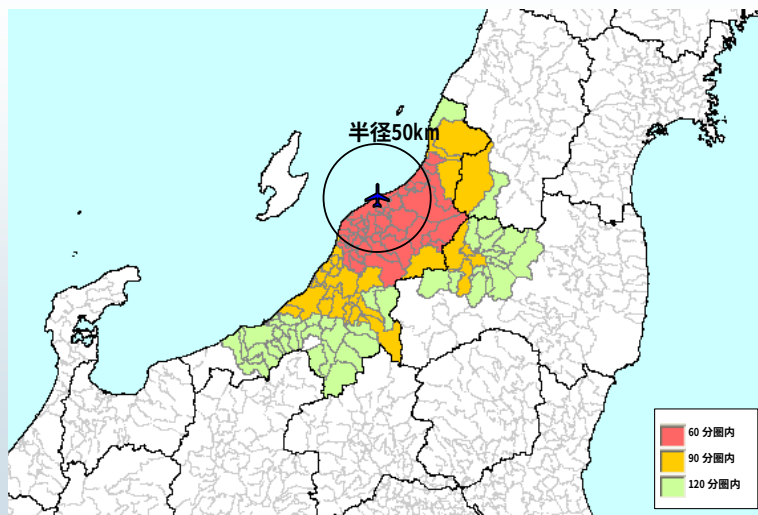
新千歳空港から120分到達可能範囲



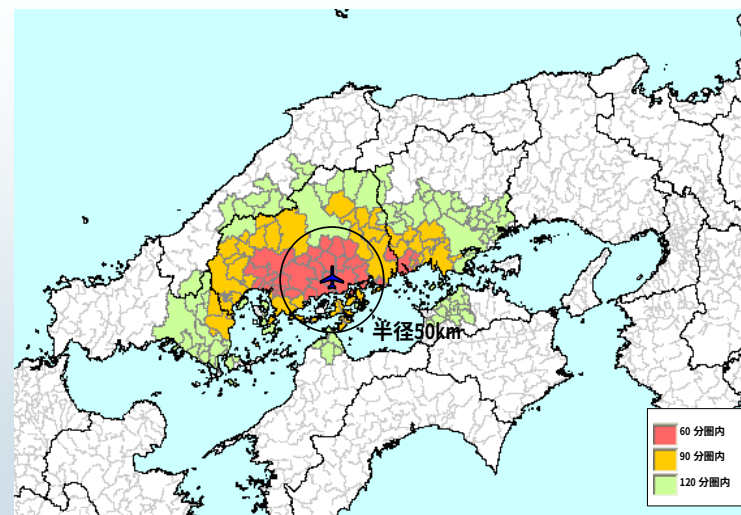
仙台空港から120分到達可能範囲



新潟空港から120分到達可能範囲



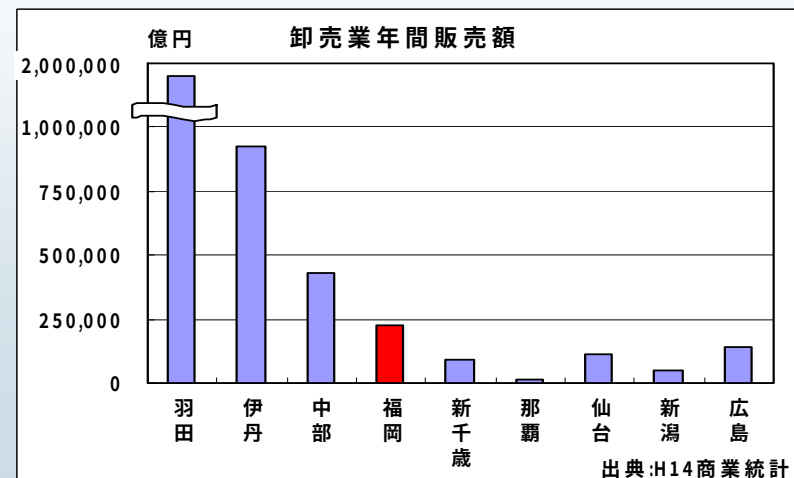
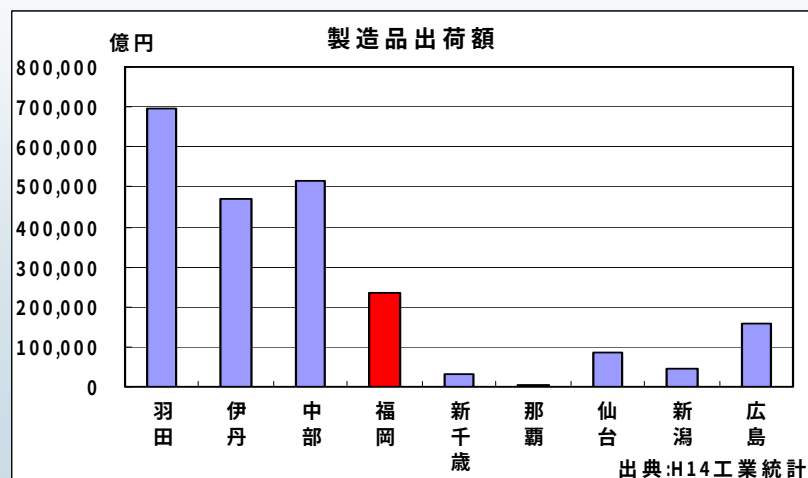
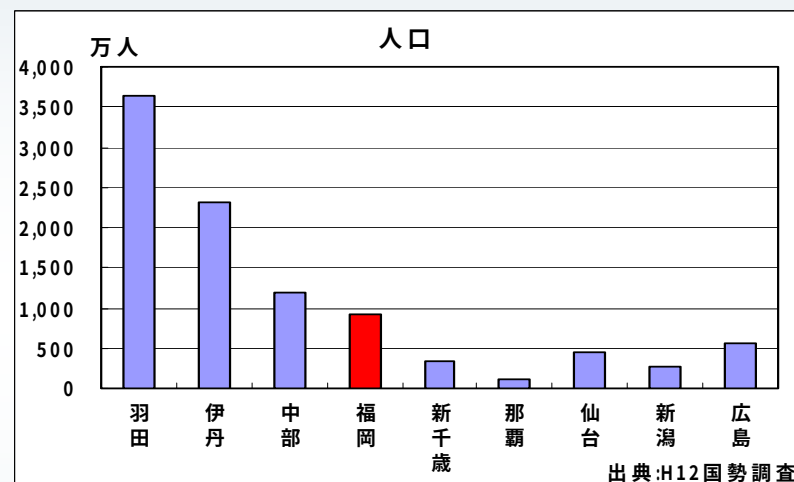
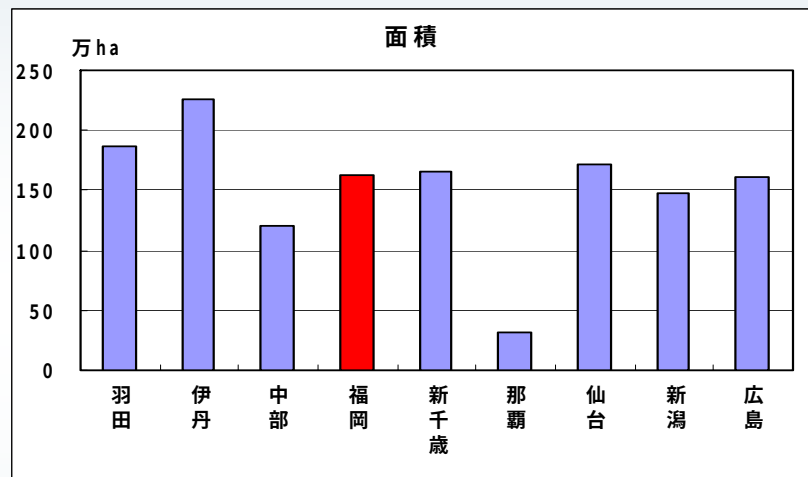
広島空港から120分到達可能範囲



注: 120分到達可能範囲の設定はNAVINET. Ver2を使用

- 福岡空港から120分で到達可能な範囲は羽田空港や新千歳空港等と同程度であるほか、同範囲内の人口や経済規模は、羽田空港、伊丹空港、中部空港に次いでおり、他の地域拠点空港を上回っている。

主要空港120分到達可能範囲比較

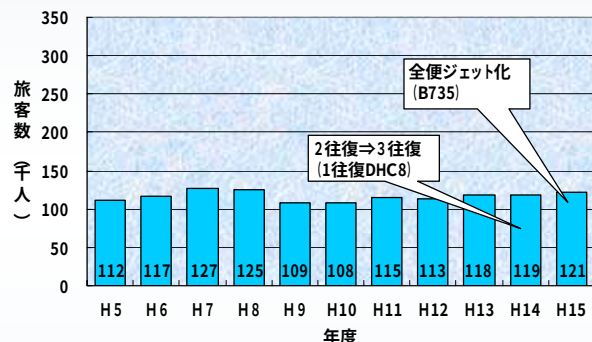


2-3. 離島と本土との流動を支える役割

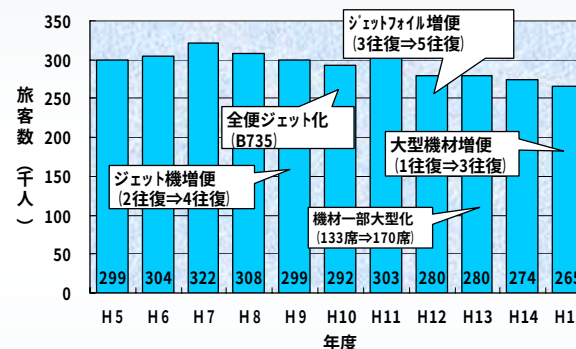
- 福岡空港の福江路線、対馬路線は、便数の増加、機材の大型化、ジェット化が図られ、利便性が向上した。生活路線として離島振興、島民生活の安定に寄与している。

対馬路線では、競合交通手段であるジェットフォイルの利便性も向上し航空利用者は減少傾向にあるが、それでも年間25万人以上の利用者がいる。

福岡－福江路線の旅客数の推移



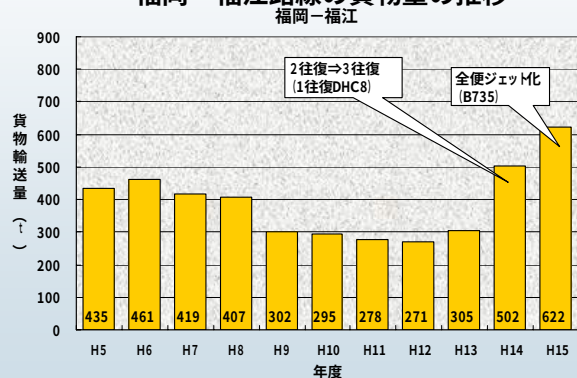
福岡－対馬路線の旅客数の推移



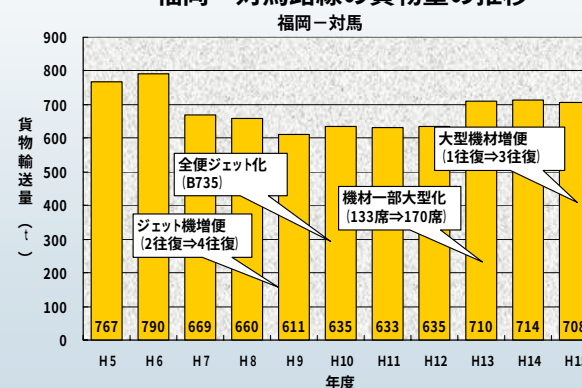
資料：航空輸送統計年報

福江路線では、機材の大型化などにより、航空貨物輸送量が増大している。

福岡－福江路線の貨物量の推移



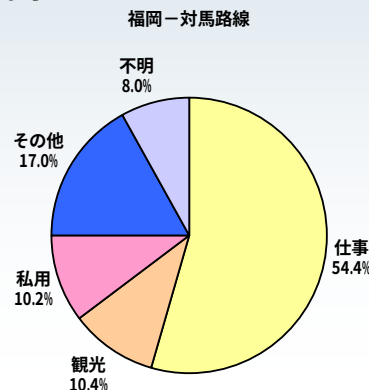
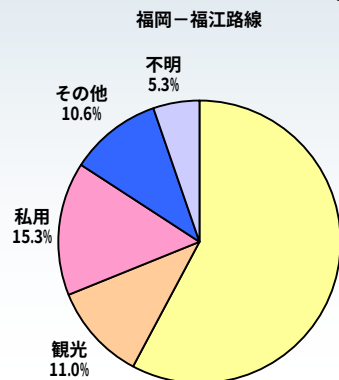
福岡－対馬路線の貨物量の推移



資料：航空輸送統計年報

離島路線の利用者の利用目的は「仕事」に次いで「私用」の割合が高く、生活路線としてのニーズがあると言える。

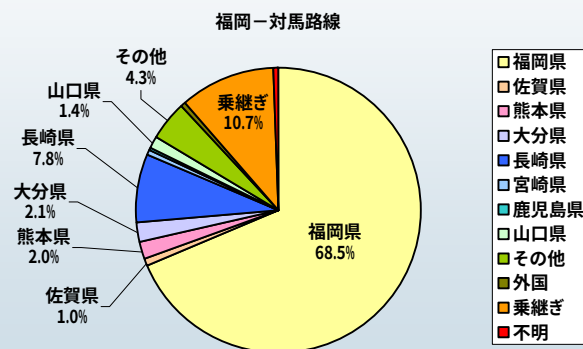
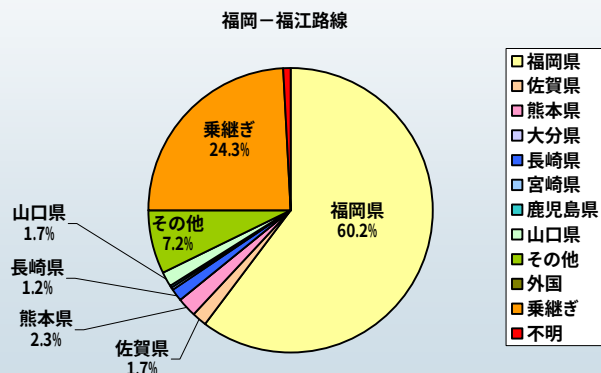
福岡－福江路線、対馬路線の利用目的



資料：平成9、11、13年度 航空旅客動態調査

離島路線の利用者の発生集中地は福岡県の占める割合が高い。また、2番目に乗り継ぎが高くなっており、福岡空港は離島と他地域との流動も支えている。

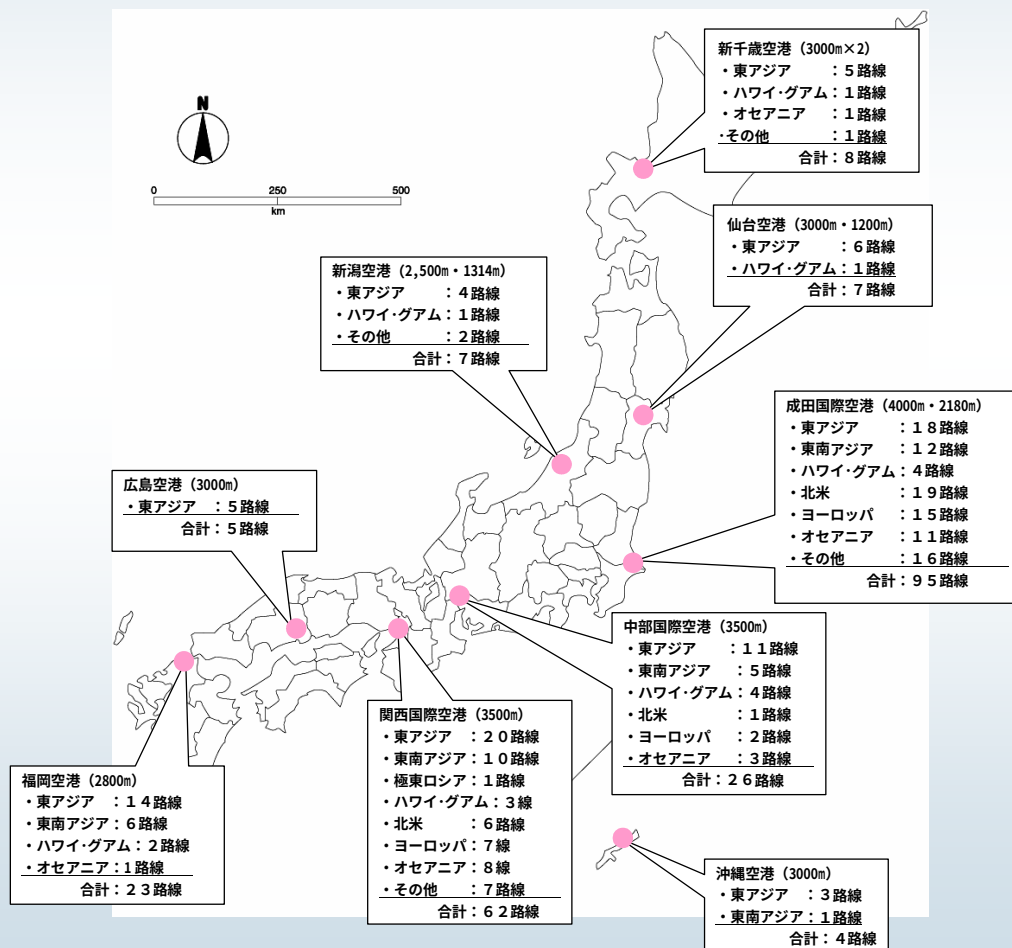
福岡－福江路線、対馬路線の発生集中地の割合



資料：平成9、11、13年度 航空旅客動態調査

2-4. 九州・山口地域と東アジアを中心とした海外との流動を支える役割

- 福岡空港の国際定期路線は23路線で、成田空港、関西空港、中部空港に次ぐ規模であるが、欧州、北米方面等の路線は有しない。
- 東アジア路線 (14路線) は、中部空港の路線数 (11路線) を上回っている。



■福岡空港の東アジア路線 (14路線)

韓国: プサン、仁川、済州

中国: 北京、大連、成都、桂林、広州

青島、上海、瀋陽、西安

台湾、香港 (平成17年3月)

■中部空港の東アジア路線 (11路線)

韓国: プサン、仁川、済州

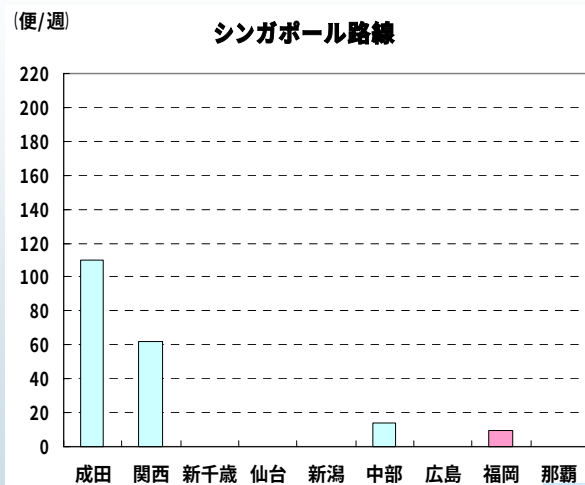
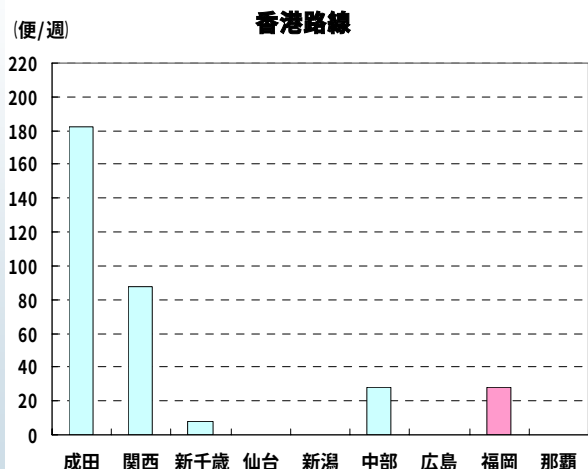
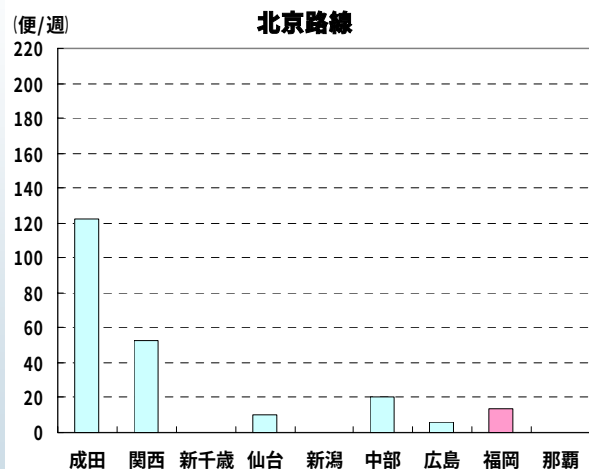
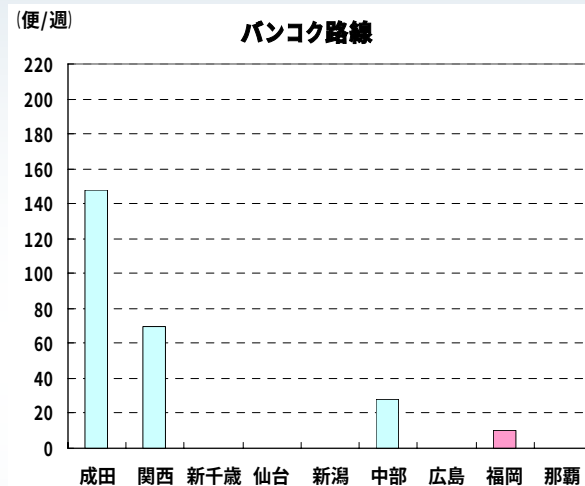
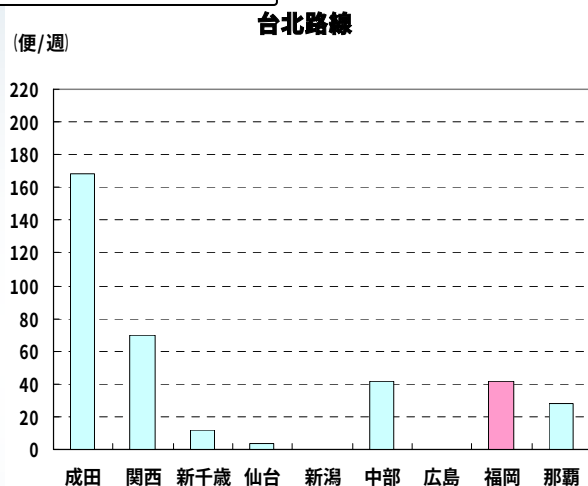
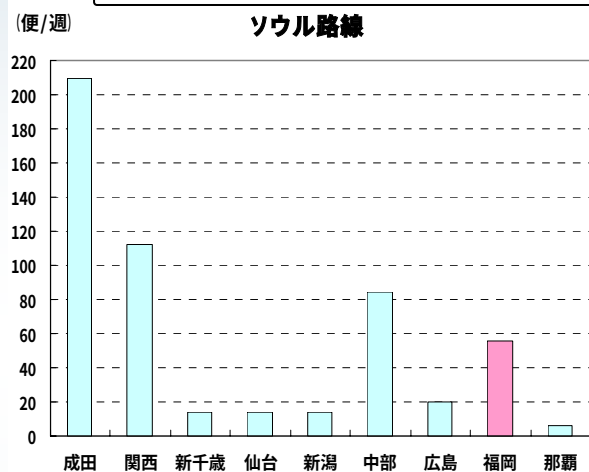
中国: 北京、大連、上海、広州、重慶

天津

台湾、香港 (平成17年3月)

- 福岡空港のアジア路線の運航頻度は、成田空港、関西空港、中部空港に次ぐ規模であり中部空港と同程度の路線もあるが、成田空港、関西空港と比べると1/10～1/2程度である。

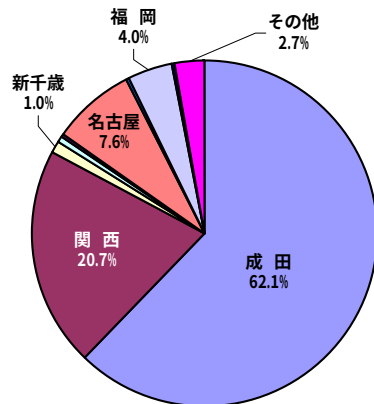
■主要空港における運航頻度の比較 (便/週)



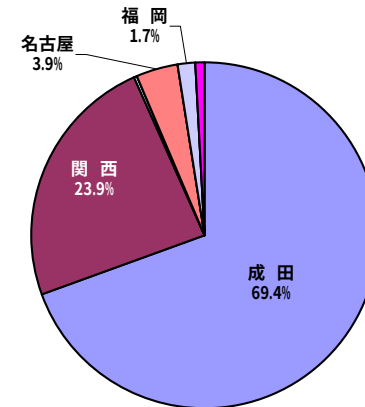
2-4. 九州・山口地域と東アジアを中心とした海外との流動を支える役割

- わが国の国際航空旅客の約8割、貨物の約9割は成田空港と関西空港が取り扱っているが、福岡空港は旅客の4%、貨物の2%程度で名古屋空港に次ぎ国内第4位の規模であり、5位の新千歳空港を大きく上回っている。

全国空港における
国際旅客取扱量の割合 (H15年度)



全国空港における
国際貨物取扱量の割合 (H15年度)

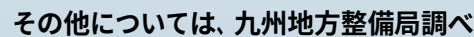
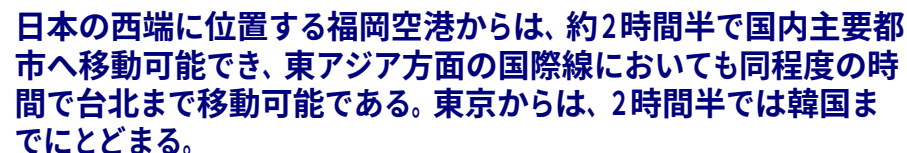


国際線旅客数、貨物取扱量ランキング (平成15年度)

空港名	旅客		貨物	
	千人	割合(全国)	トン	割合(全国)
成田	25,604	62.1%	2,149,187	69.4%
関西	8,541	20.7%	739,772	23.9%
名古屋	3,132	7.6%	121,256	3.9%
福岡	1,659	4.0%	51,853	1.7%
新千歳	409	1.0%	4,169	0.1%
仙台	251	0.6%	4,060	0.1%
那覇	204	0.5%	2,280	0.1%
広島	162	0.4%	1,338	0.0%
新潟	162	0.4%	1,026	0.0%
その他	1,109	2.7%	23,766	0.8%
全国計	41,233	100.0%	3,098,707	100.0%

資料：空港管理状況調査 (平成15年度)

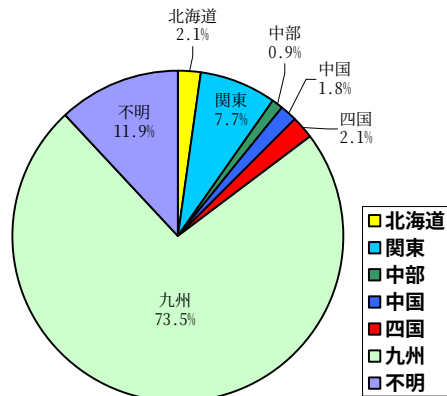
国際線についても、国内路線並みの所要時間で東アジアの主要都市へ移動が可能である。



2-4. 九州・山口地域と東アジアを中心とした海外との流動を支える役割

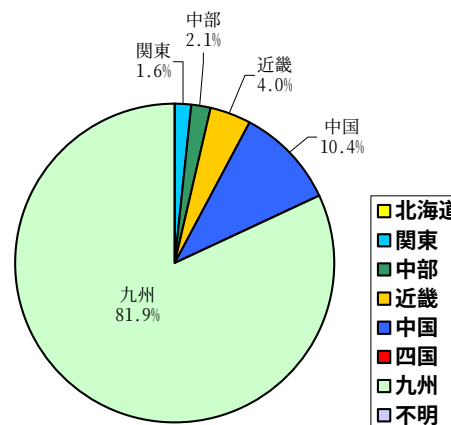
- 福岡空港の輸出入貨物の発生集中地は九州域内が輸出で約7割、輸入で約8割を占めるが、これに次いで関東地方からの輸出や、中国地方への輸入などにも利用されている。輸出入の相手国はアジアが高い割合を占めている。

福岡空港の国内発着別輸出重量
[輸出: 97,631kg]

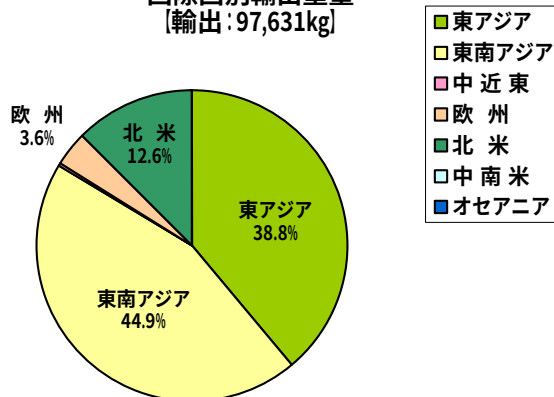


資料:平成13年度 国際貨物動態調査

福岡空港の国内発着地別輸入重量
[輸入: 49,407kg]

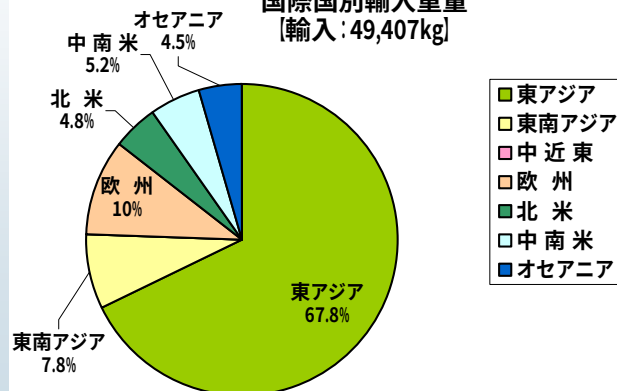


国際国別輸出重量
[輸出: 97,631kg]



資料:国際貨物動態調査 (H13年度)

国際国別輸入重量
[輸入: 49,407kg]



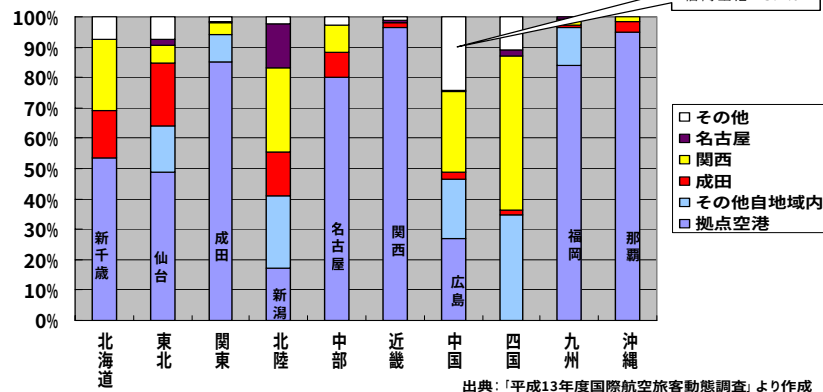
- 九州の東アジアへの出国者のうち84%が福岡空港から出国しており、関東における成田空港(85%)、近畿における関西空港(97%)、中部における名古屋空港(80%)と同等である。
- 福岡空港出国者の居住地は、九州各地のほか、山口県、広島県まで広範に及んでいる。
- 福岡空港の貿易額は増加傾向にある。

九州内の空港で取り扱う国際旅客・貨物の割合

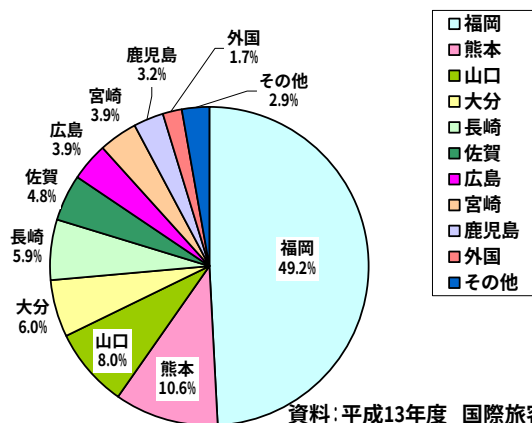
空港名	旅客		貨物	
	千人	割合	トン	割合
福岡	1,659	88.8%	51,853	97.1%
北九州	1	0.1%	0.0	0.0%
佐賀	2	0.1%	0.0	0.0%
大分	36	1.9%	2.0	0.0%
熊本	21	1.1%	0.0	0.0%
長崎	41	2.2%	89	0.2%
宮崎	50	2.7%	4	0.0%
鹿児島	57	3.0%	1,458	2.7%
九州計	1,868	100%	53,406	100%

資料：空港管理状況調査 (H15年度)

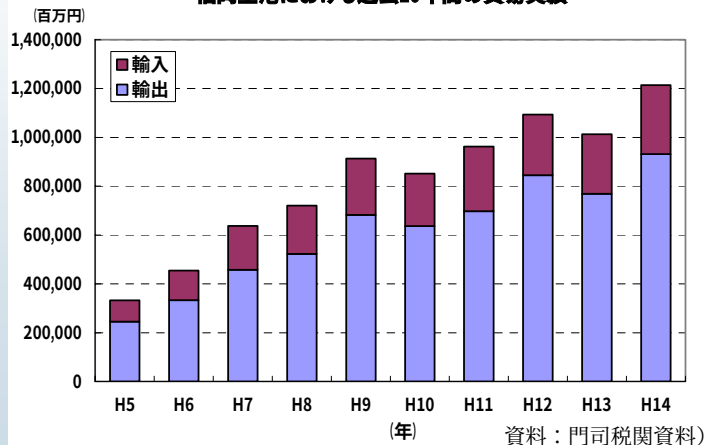
東アジア出国旅客の利用空港内訳 (平成13年度)



福岡空港出国者の居住地構成 (日本人) 旅客数：829,392人

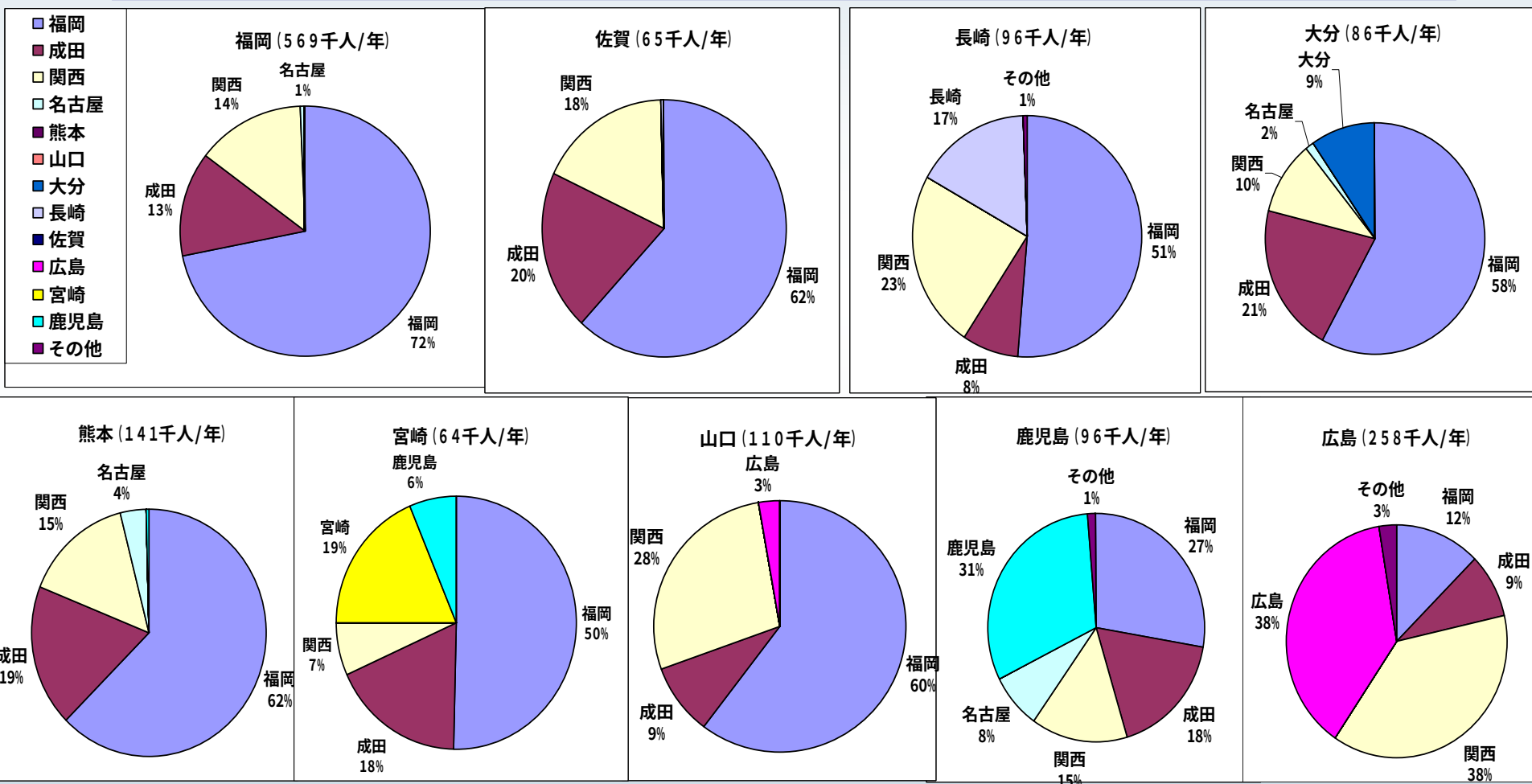


福岡空港における過去10年間の貿易実績



2-4. 九州・山口地域と東アジアを中心とした海外との流動を支える役割

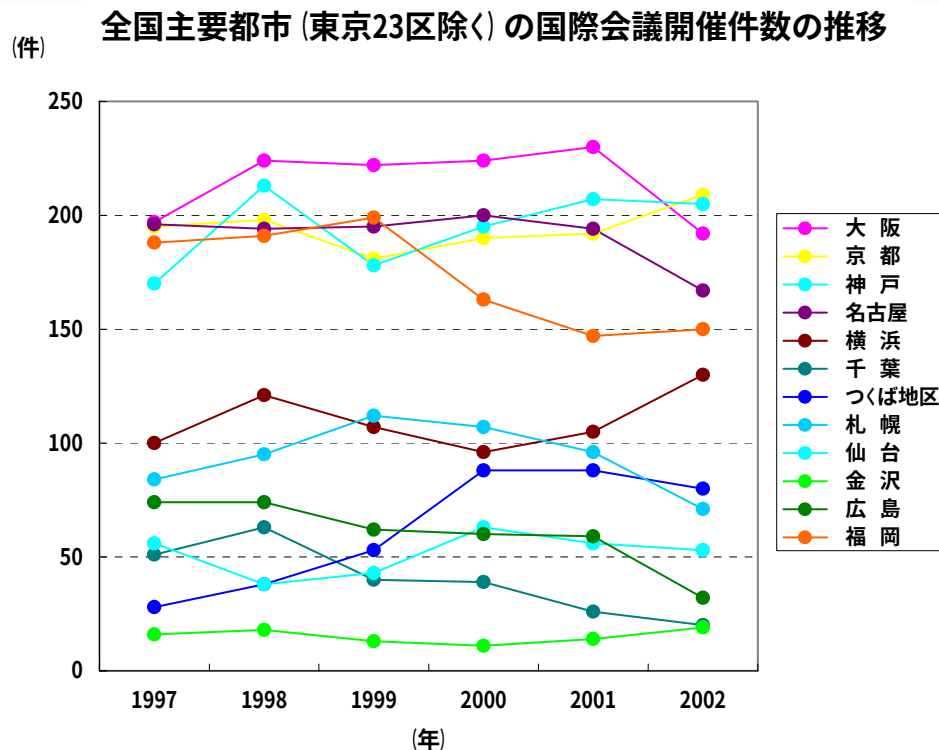
- 居住地別の国際線利用者の出国空港構成をみると、福岡県をはじめ、山口県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県の利用者の半数以上が福岡空港を利用しており、広島県と鹿児島県からも、福岡空港は年間約2～3万人の人々から利用されている。
- 成田空港、関西空港の利用も1割から4割程度ある。



資料：平成13年度 国際旅客動態調査

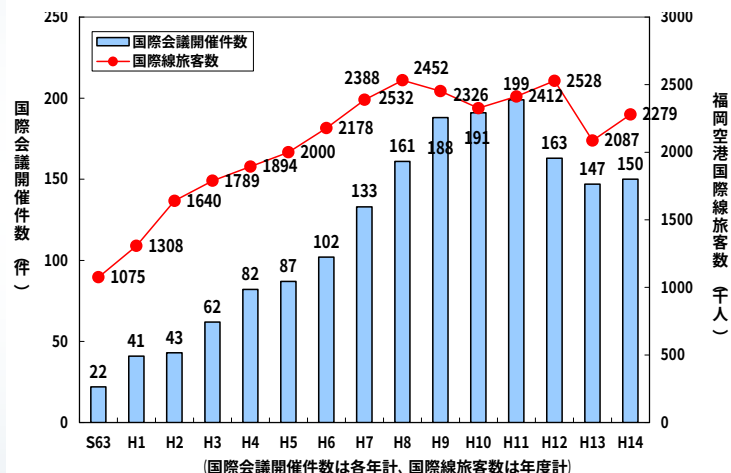
- 福岡市における国際会議の開催件数、留学生受入人数は全国でも上位にあり、福岡空港の国際航空ネットワークの充実も大きく貢献していると考えられる。

国際会議開催件数、留学生受入人数ともに大都市圏の都市と同等の規模となっている。

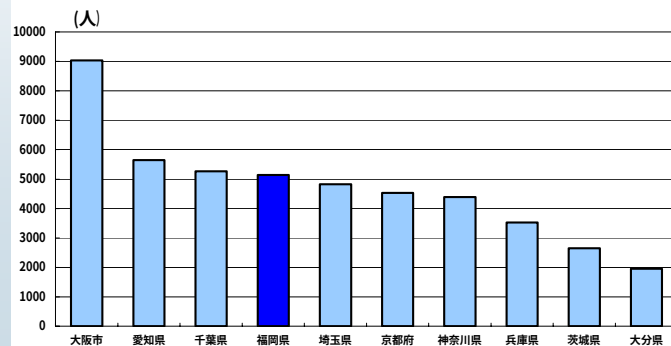


資料：国際観光振興協会（JNTO）コンベンション統計

福岡市の国際会議件数と福岡空港の国際線旅客数の推移



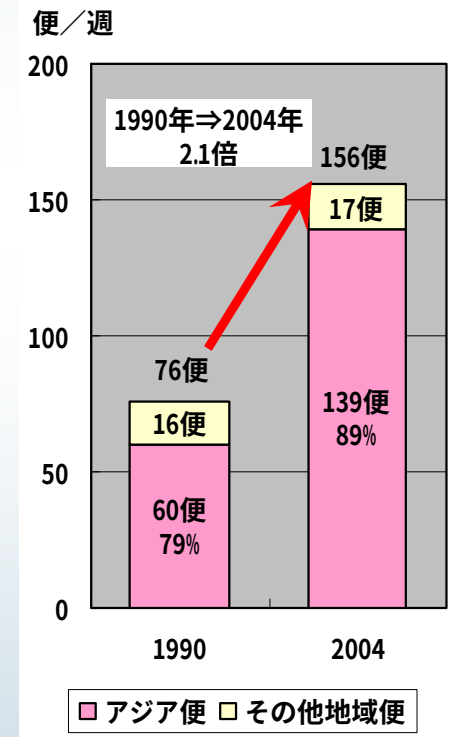
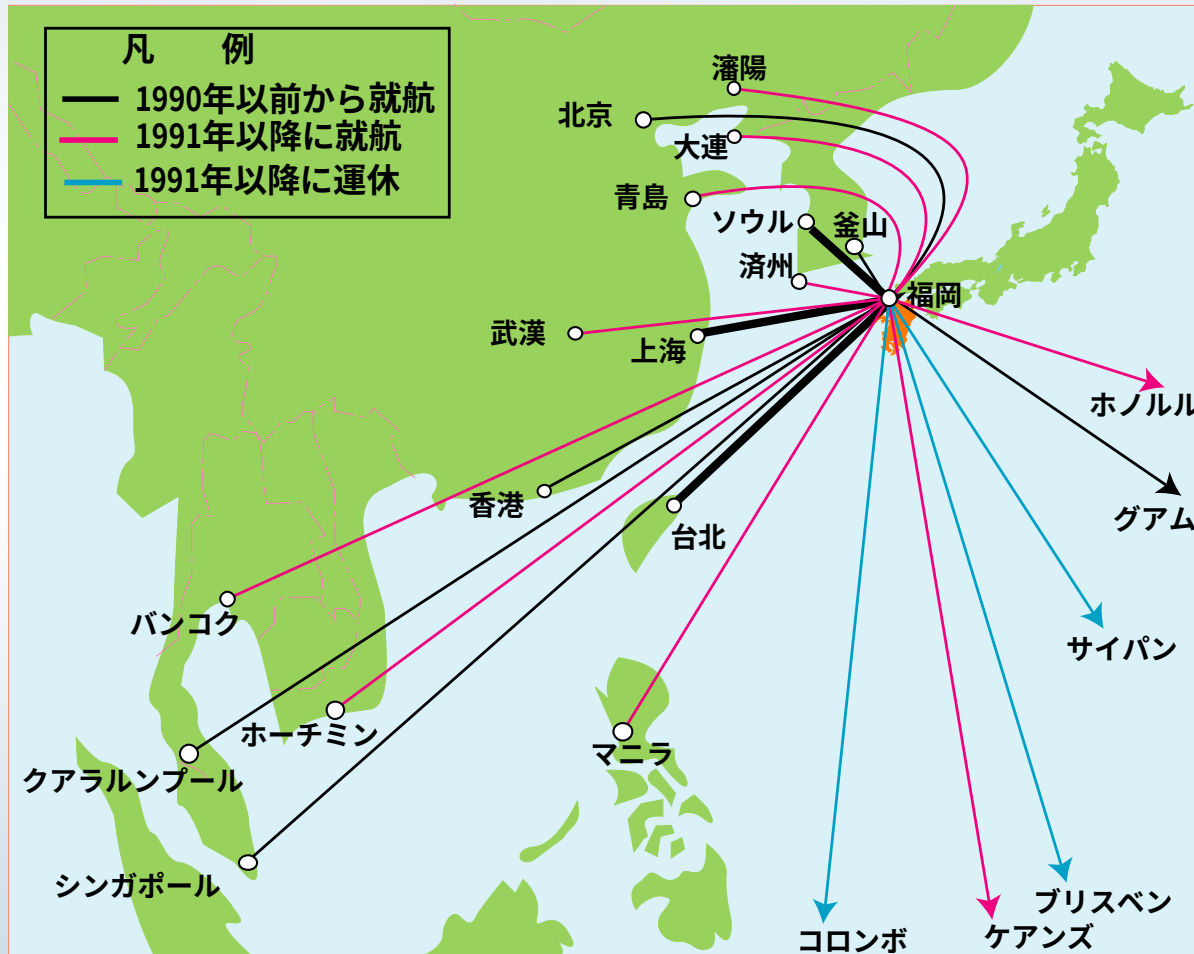
全国（東京23区を除く）の留学生受け入れ人数
（上位10都道府県）



2-4. 九州・山口地域と東アジアを中心とした海外との流動を支える役割

- 福岡空港における国際線の就航便数は、1990年から2004年の間に2倍以上増加しており、そのうち東アジア便が約9割を占める。

福岡空港の国際線就航状況



JTB時刻表2004年10月、1990年4月より作成（直行便就航都市のみ表記）

- 福岡空港は、国土の西端に位置し、国内主要都市との国内航空ネットワークと東アジアを中心とする国際航空ネットワークを備え内際トランジットの優位性を持つことから、ターミナルの分離やダイヤ設定、運航頻度等に伴う課題が改善され、国際線の一層の充実が図られればその優位性を活かせるものと考えられる。

福岡空港の内際トランジット利用者は年間約8万3千人(推計値)である。(国内線利用者の約0.5%)

参考:主要空港の内際トランジット利用者

- ・新東京国際空港:約48万6千人(推計値)(国内線利用者の約72.4%)
- ・関西国際空港:約95万6千人(推計値)(国内線利用者の約12.3%)
- ・名古屋空港:約1万9千人(推計値)(国内線利用者の約0.3%)

※推計方法

内際トランジット利用者＝トランジット利用者割合(H13国内航空旅客動態調査:1日調査)×年間国内線利用者数

福岡空港で乗り継ぐことにより、新たにその日のうちに到達可能となる都市(平成16年10月ダイヤ)

例

- ◆新千歳空港:桂林・武漢
- ◆仙台空港:成都、桂林、青島、武漢、西安、香港
- ◆新潟空港:北京、大連、成都、桂林、青島、武漢
- ◆小松空港:北京、大連、成都、桂林、青島、上海、武漢、西安、香港
- ◆松山・鹿児島空港:北京、済州、大連、成都、桂林、青島、瀋陽、武漢、西安、香港、台北
- ◆那覇空港:北京、済州、大連、成都、桂林、青島、瀋陽、武漢、西安、香港

福岡空港が持つトランジットのポテンシャル

ダイヤに関係なく、一定の乗り継ぎ時間(需要予測モデル)で計算

例	ルート	出国空港 到着時間	出国手続等 所要時間	到着地	出国空港から 到着空港までの 所要時間	総合時間
富山空港発	直行(ルート④)	-	-	ソウル	2:10	2:10
				上海		
				香港		
				台北		
				成都		
	福岡空港経由(ルート③)	1:30	1:30	ソウル	1:25	4:25
				上海	1:40	4:40
				香港	3:20	6:20
				台北	2:15	5:15
				成都	5:15	8:15
	成田空港経由(ルート②) (羽田空港経由鉄道含む)	3:03	1:30	ソウル	2:30	7:03
				上海	3:00	7:33
				香港	4:30	9:03
				台北	3:30	8:03
				成都	6:50	11:23
	名古屋空港経由(ルート⑦) (富山駅発名古屋駅経由)	4:27	1:30	ソウル	1:55	7:52
				上海	2:20	8:17
				香港	4:05	10:02
				台北	2:55	8:52
				成都		
	関西空港経由(ルート⑧) (富山駅発京都駅経由)	4:52	1:30	ソウル	1:50	8:12
				上海	2:20	8:42
				香港	3:50	10:12
				台北	2:40	9:02
				成都		

主要空港乗り継ぎ所用時間比較

	成田	関西	中部	福岡
国内線→国際線	80分	55分	60分	70分
国際線→国内線	90分	60分	60分	80分

※ANAグループ同士の乗り継ぎ 出典:ANAホームページ

2-5. 福岡空港が果たしている役割・効果及び課題（まとめ）

1. 北部九州地域と三大都市圏との流動を支えている

福岡空港は三大都市圏に対して全ての時間帯で安定した航空サービスを提供している。羽田路線において福岡県、佐賀県のほとんどの利用者が福岡空港を選択している。

2. 九州・山口地域と全国主要都市との流動を支えている

福岡空港と国内定期路線で結ばれている都市は26都市で、今後、航空路の開設が考えられるのは都道府県ベースでは秋田、山形、和歌山、香川の4県のみである。
全国主要都市との国内航空ネットワークと良好なアクセス利便性により、福岡空港利用による全国への移動時間短縮効果は広範に及んでいる。
福岡空港から120分で到達可能な範囲は羽田空港や新千歳空港等と同程度であるほか、同範囲内の人口や経済規模は、羽田空港、伊丹空港、中部空港に次いでおり、他の地域拠点空港を上回っている。

3. 離島と本土との流動を支えている

離島路線の利用者の利用目的は「仕事」に次いで「私用」の割合が高く生活路線としてのニーズがある。離島路線の利用者の発生集中地は福岡県の占める割合が高い。また、2番目に乗り継ぎが高くなっており、福岡空港は離島と他地域の流動も支えている。

4. 九州・山口地域と東アジアを中心とした海外との流動を支えている

福岡空港国際線の路線数、旅客数、貨物取扱量は、成田空港、関西空港、名古屋空港（中部空港）に次いで全国第4位であり、5位の新千歳空港を大きく上回っている。

東アジア路線数については中部空港を上回っている。

福岡空港から約2時間半で、国内及び東アジアの主要都市に移動可能である。

九州の東アジアへの出国者の福岡空港利用率（84％）は、関東における成田空港（85％）、近畿における関西空港（97％）、中部における名古屋空港（80％）と同等である。

福岡空港出国者の居住地は、九州各地のほか、山口県、広島県まで広範に及んでいる。

3. 福岡空港が将来にわたって果たすべき役割

3-1. 航空をとりまく新たな状況

・・・P47

3-2. 地域をとりまく新たな状況

・・・P55

3-3. 国内外航空ネットワークにおいて福岡空港が将来果たすべき役割
とその課題

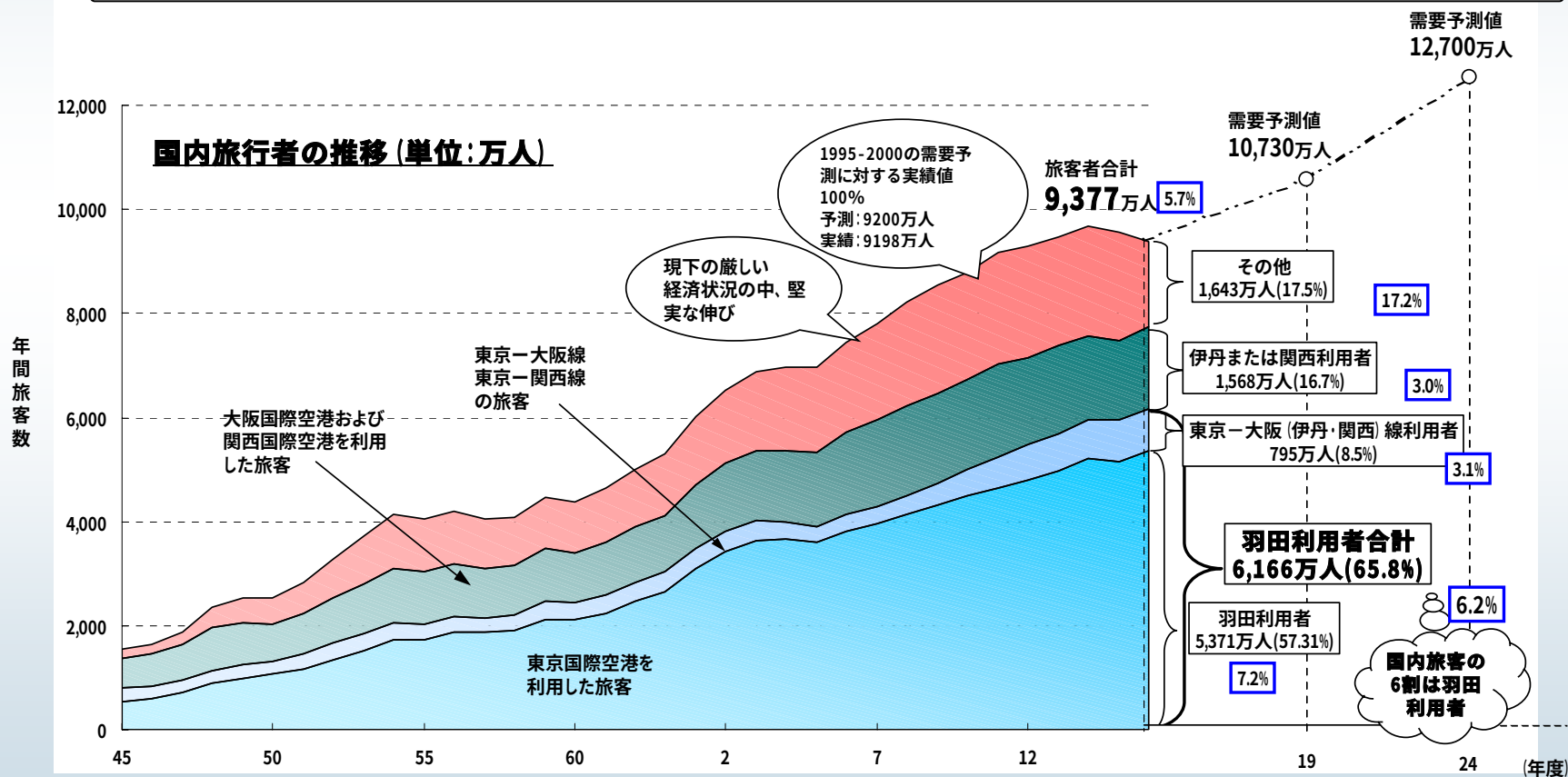
・・・P60

3. 福岡空港が将来にわたって果たすべき役割

3-1. 航空をとりまく新たな状況

➤ 全国の国内航空需要は今後も増加が予想される。

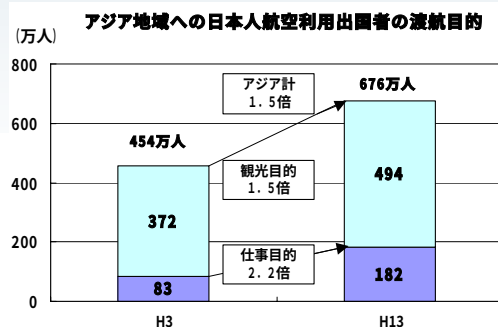
速く、快適に移動できる航空輸送の特性と航空サービスの向上により、国内航空旅客数は増加しており、今後も堅調に増加する見込みである。



資料: 国土交通省資料

内の数値は、昭和45年度～平成15年度の年平均伸率

- 国際航空旅客数は、近年国際情勢の影響を受けて一時的な落ち込みがみられたが、特に東アジアの経済発展や観光・国際交流の増大を背景に今後とも増加が見込まれていることから、長期的な観点でこのことに対応していく必要がある。
- 近年のアジア地域への需要は、観光目的のみならずビジネス目的の利用も増加している。



最近の主な福岡空港国際線動向

<開設・再開>

ホーチミン線 H15.9開設 6便/週

クアラルンプール線 H16.11再開 6便/週

デンバサル線 H17.3再開 6便/週

<増便>

ソウル線 42(H15.9)→56(H16.11)便/週へ段階的に増便

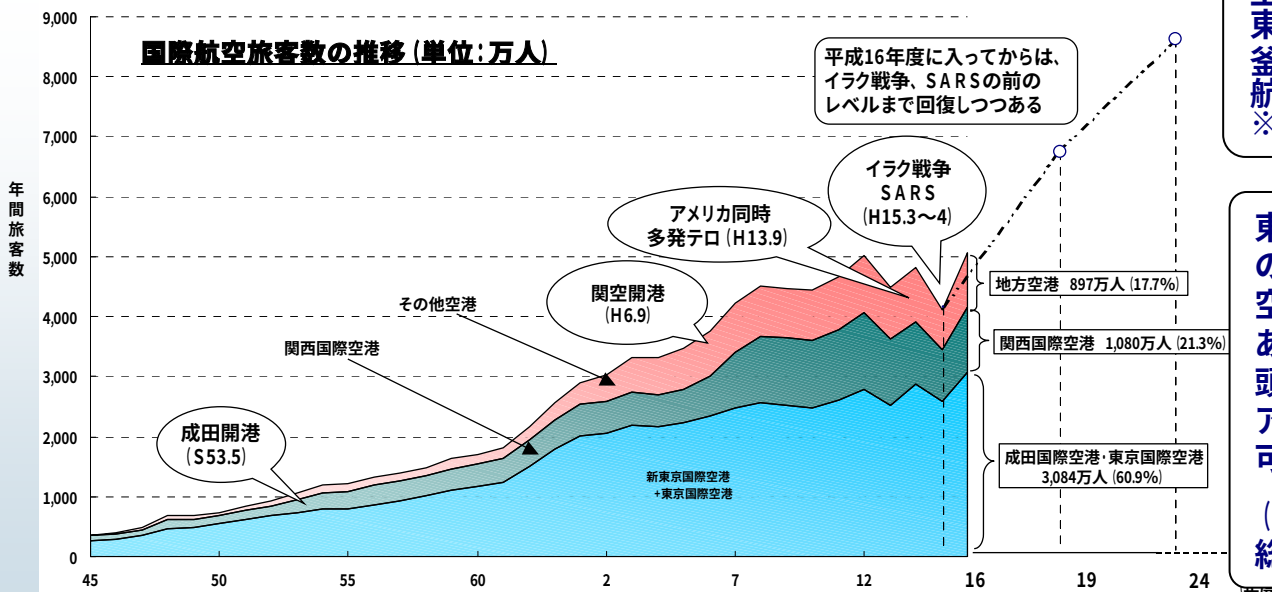
上海線 H16.11に28→42便/週へ増便 (中国東方航空)

釜山線 H16.11に10→18便/週へ増便 (大韓航空)

※便は片道

東アジアはEU25カ国に比べ、人口が約4.3倍の19.5億人を擁するが、現在の域内の年間航空旅客流動は4,900万人と、EUの64%程度である。しかし、今後の東アジア諸国の経済的台頭、経済のブロック化、人口増加を考えると、東アジア諸国間の人的交流も爆発的に増大する可能性がある。

(「新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系(最終報告)」より)



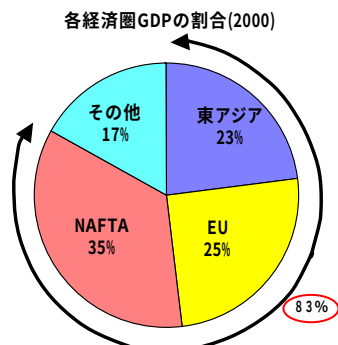
資料:国土交通省資料

3-1. 航空をとりまく新たな状況

東アジアのGDPは1990年から10年間で1.73倍と高い伸びとなっている。また、アジアの2050年の人口は2000年の1.4倍の約52億人に増加すると予測されており、今後の東アジアの経済発展が予想される。

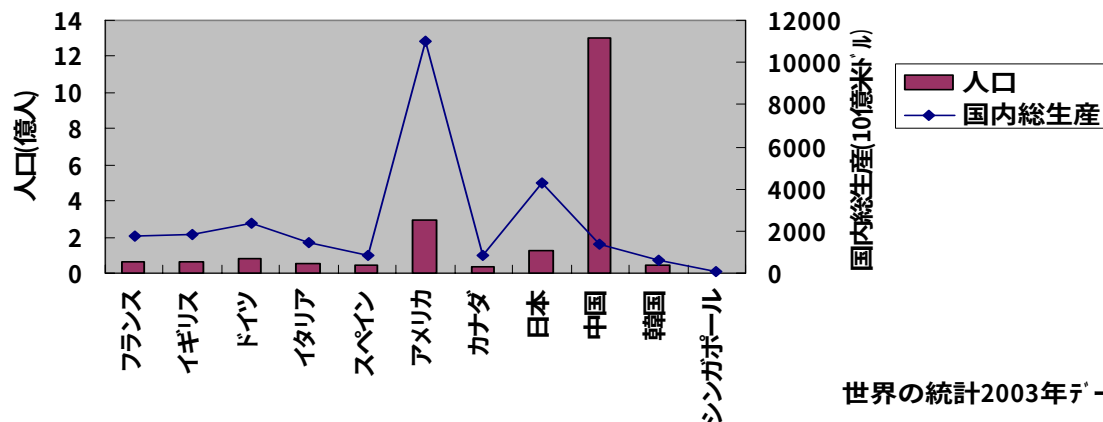
日本の主要な貿易相手国は、2004年に中国が米国を抜いて第1位になった。

各経済圏のGDPの割合



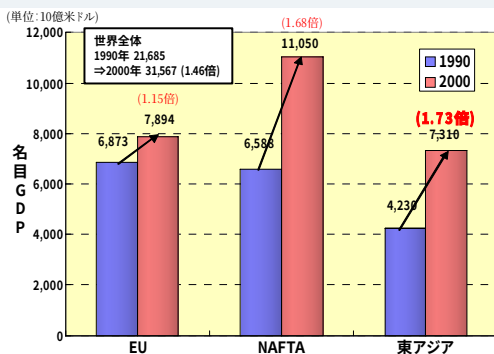
注) 東アジアは日本、中国、NIES(韓国、台湾、香港、シンガポール)、ASEAN4(インドネシア、タイ、マレーシア、フィリピン)の合計値
NAFTAはアメリカ合衆国、カナダ、メキシコの合計値
EUはEU15+国の合計値
出典: WDI online (世界銀行)、台湾データは世界の統計

各国の人口と国内総生産



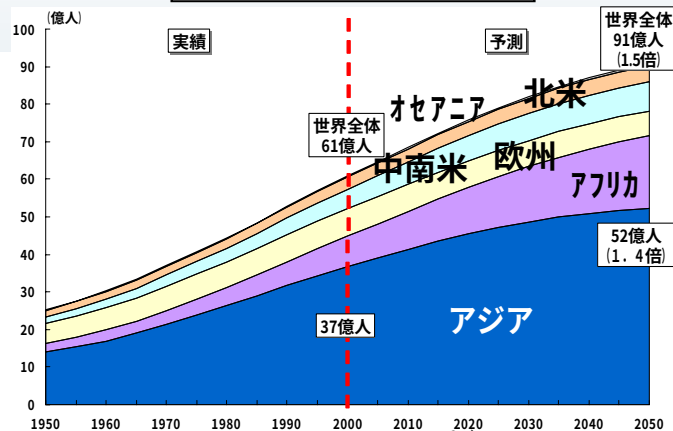
世界の統計2003年データ

GDPの変化



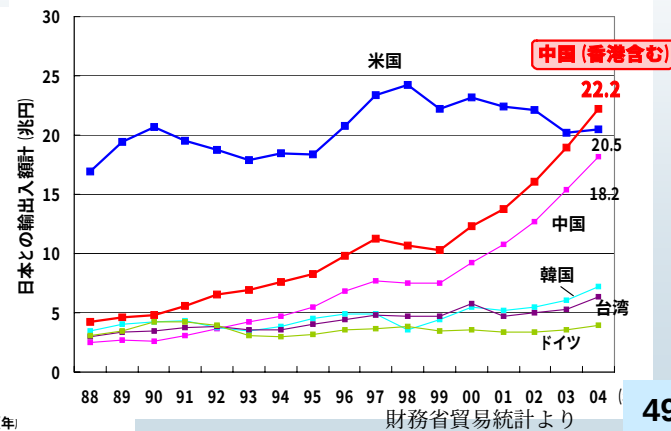
注) カッコ内は2000/1990
出典: WDI online (世界銀行)、台湾データは世界の統計

世界の地域別人口予測



World Population Prospects: The 2004 Revision より

日本の相手国別貿易額の推移



財務省貿易統計より

- 東京国際空港再拡張、関西国際空港Ⅱ期事業など大都市圏拠点空港の整備が進展している。
- 神戸空港、静岡空港、百里飛行場などの空港が新たに開港する予定であり、福岡路線の開設が考えられる。

東京国際空港再拡張

■整備内容

4本目滑走路増設

■供用時期

平成21(2009)年

関西国際空港Ⅱ期事業

■整備内容

2本目滑走路増設

■供用時期

平成19(2007)年

中部国際空港

■整備内容

3500m滑走路1本

■開港時期

平成17年2月17日

神戸空港

■開港時期

平成18年2月16日

■福岡路線の需要予測

平成22年:約43万人

静岡空港

■開港時期

平成20年11月1日

■福岡路線の需要予測

開港年:約26万人

百里飛行場

■開港時期

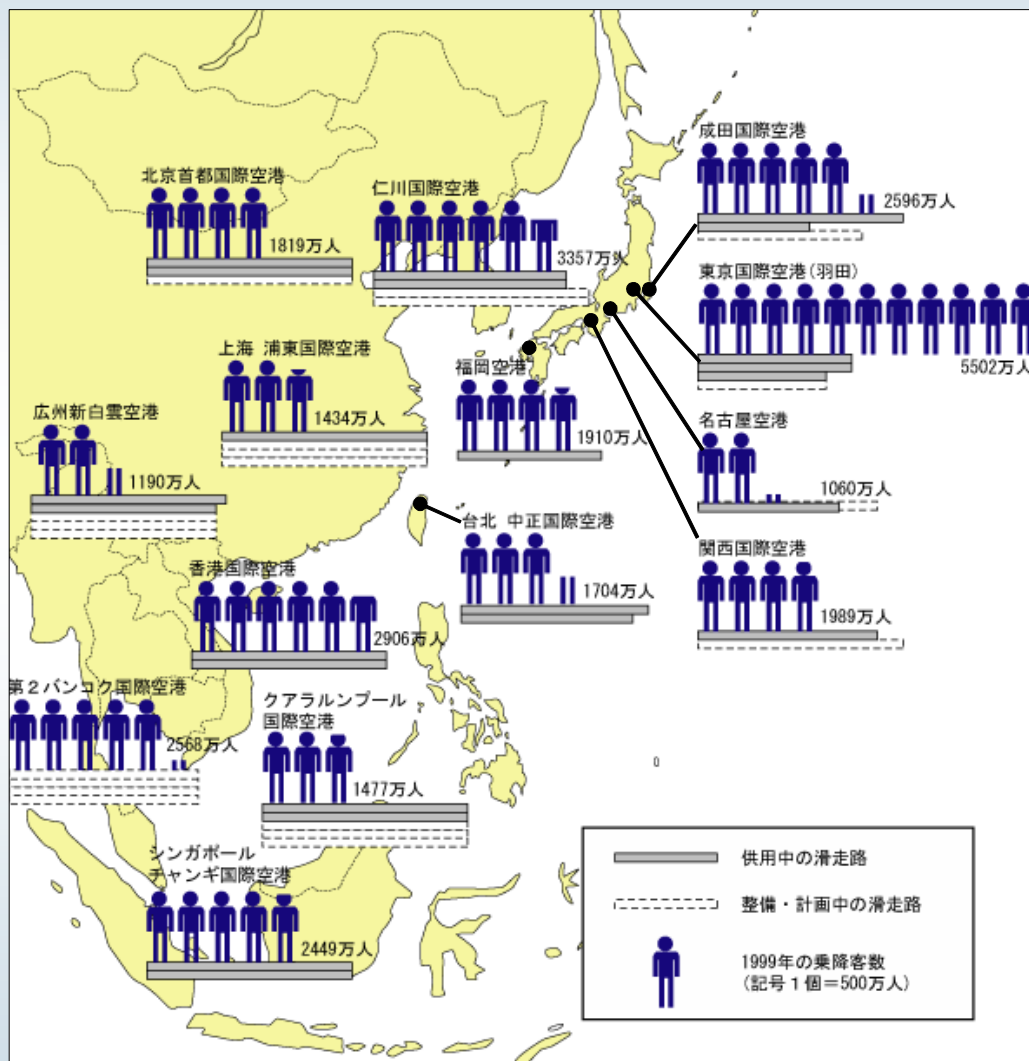
未定

■福岡路線の需要予測

開港年:就航予定とされているが路線別数値は未公表

3-1. 航空をとりまく新たな状況

- 東アジア・東南アジア地域においては大規模空港の整備が進展している。



出典:平成16年度第3回福岡空港調査委員会資料より

環黄海経済圏における大規模空港整備戦略

上海浦東空港

迅速かつ大規模なインフラ整備により、将来的には4,000m滑走路を4本もつ24時間空港となる計画

国と地域が一体となった上海浦東地区の工業化戦略に合致した整備が行われている。

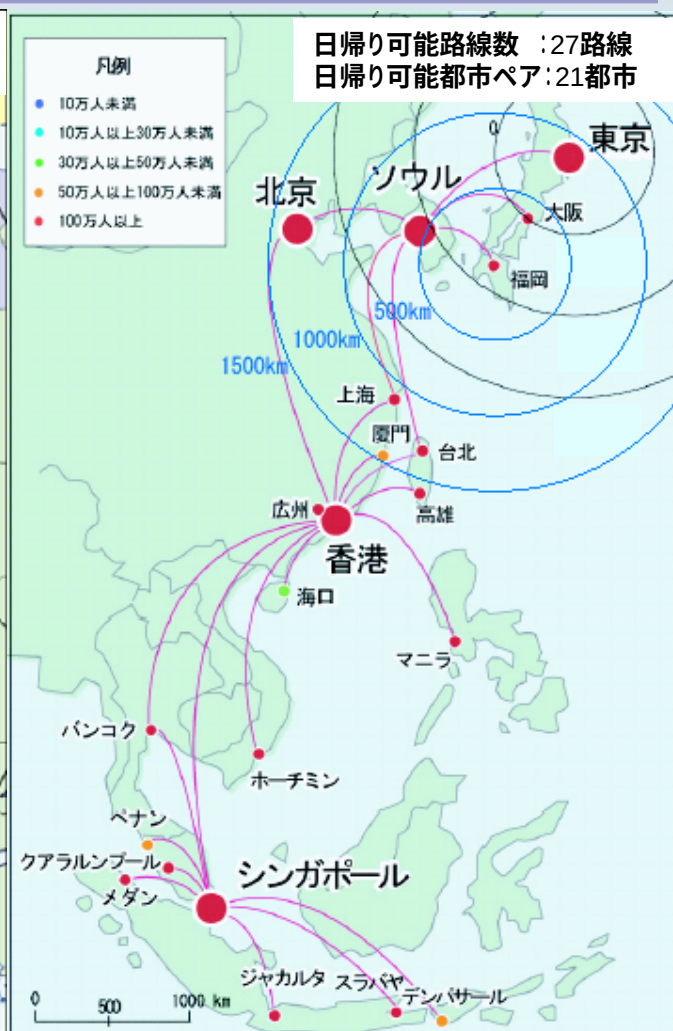
ソウル仁川空港

現在3,750m滑走路2本で運用しているが、将来的には4,200m級滑走路を2本増設する計画。

東アジア地域の旅客・貨物のハブ空港を目指している。年間53万回の発着、1億人の旅客を運ぶ計画。

韓国政府の仁川地区の東アジア物流拠点構想に合致した整備が行われている。

➤ 欧州では、航空による日帰り可能なネットワークが密に形成されている。



注：日帰り可能な航空路線とは、一方の都市の空港を6:00以降に出発し、同日の24:00までに帰着する便を利用し、相手空港への到着から出発まで6時間以上滞在できる路線。

注：欧州では、EU25カ国、スイス、ノルウェーからの、欧州内および近隣諸国との路線を対象。

注：東アジアでは、ASEAN4（マレーシア、インドネシア、タイ、フィリピン）、NIES（シンガポール、台湾、香港、韓国）、日本、中国内の路線を対象。

注：距離帯別のデータは参考資料を参照。

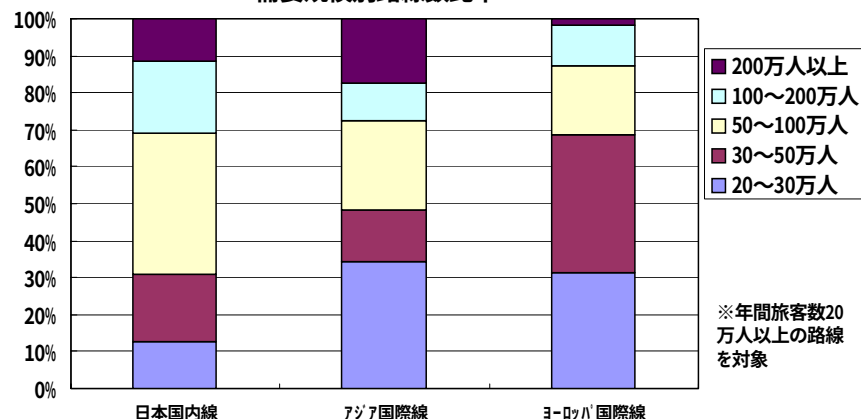
新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系（最終報告）より

3-1. 航空をとりまく新たな状況

- 欧米では日本に比べ需要の小さな路線の占める割合が高く、また小型ジェット機による多頻度運航が進んでいる。

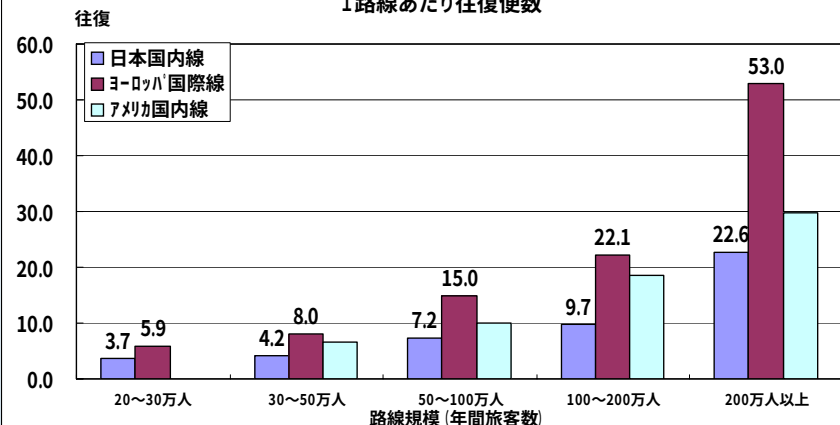
欧州では年間旅客50万人以下の路線が7割以上を占めているが、東アジアでは5割、日本国内線では3割程度にとどまっている。

需要規模別路線数比率



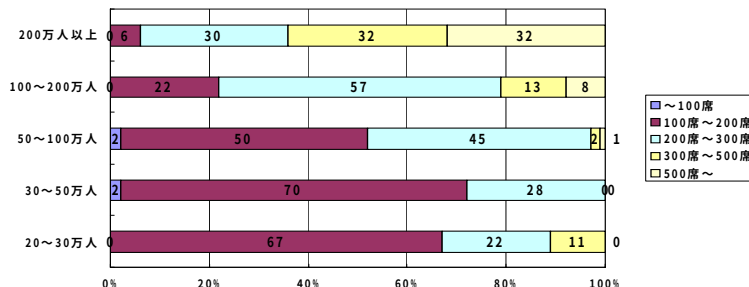
欧州国際線、米国国内線ではどの路線規模でも日本国内線より多頻度運航が行われている。特に、欧州では日本国内線の約2倍の運航頻度となっている。

1路線あたり往復便数

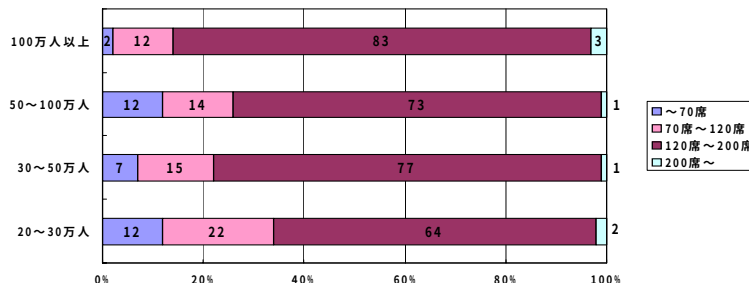


欧州国際線、米国国内線ではどの路線規模でも小型ジェット機が主力を占めている。一方、日本国内線では中型、大型ジェットが100万人以上の路線で主力を占め、50-100万人の路線でも約半分を占めている。

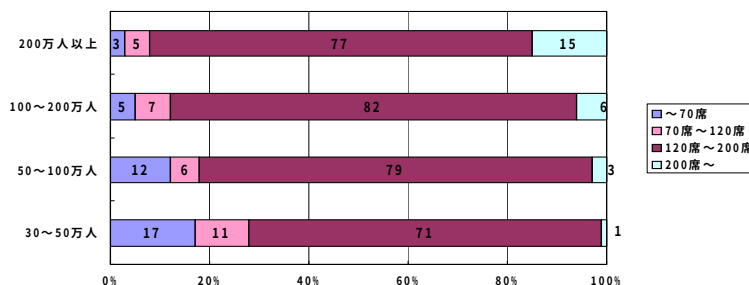
旅客規模と機材構成 (日本国内線)



旅客規模と機材構成 (ヨーロッパ国際線)



旅客規模と機材構成 (アメリカ国内線)

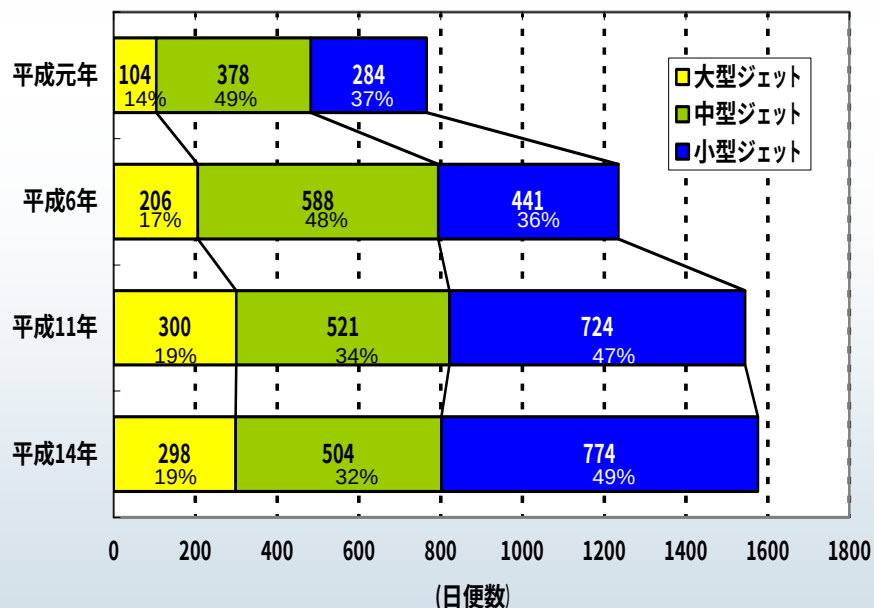


- 我が国の国内線においては小型ジェット機の割合が高くなってきている。
- 羽田空港の再拡張による容量拡大とともに、利用者の利便性等を踏まえた多頻度運航がさらに進むと考えられる。

全国的な傾向として、国内路線を担う航空機は小型化ジェット機による運航が拡大している。

羽田空港の再拡張により、発着容量は現行の1.4倍に増加する。

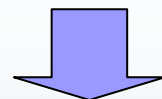
日便数全体の推移 (ジェット機)



資料) 時刻表各年10月時点でのデータである。

— 現行 —

- ◆ 29便／時間
- ◆ 28.5万回／年
- ◆ (391便／日 (782回)) に相当



— 再拡張後 —

- ◆ 40便／時間
- ◆ 40.7万回／年
- ◆ (557便／日 (1,114回)) に相当

- 新幹線や高速道路など高速交通体系の整備の進展により九州各地から福岡へのアクセス利便性はさらに向上する。
- 海上・航空の複合輸送サービスなど新たな物流ネットワークが構築されている。

日本航空グループでは、平成16年12月より中国上海発日本国内向け・欧米向け国際航空貨物を福岡空港経由で配送するサービスを開始した。

	開業前	部分開業後 (H16.3.13)	全線開通 後
博多～鹿児島	3:49	2:10	1:18
博多～熊本	1:13	1:13	0:30

	現行	全線開通後 (フリーゲージトレイン)
博多～長崎	1:57	1:02



-  営業中の新幹線
 整備計画路線 着工区間標準軌新線(フル規格)
 整備計画路線 未着工区間



➤ 東アジアでは様々な国際化施策が進展している。

例：東アジア経済交流推進機構

日本、中国、韓国の3カ国の主要10都市（日本：北九州市、下関市、福岡市 中国：天津市、大連市、青島市、烟台市 韓国：仁川広域市、釜山広域市、蔚山広域市）の市長と商工会議所により構成。

平成16年11月に創設

環黄海地域の経済規模のさらなる拡大に向けた交流の活発化を促す仕組づくりを検討。

■環黄海地域で取り組むべき重点課題

1. 地域限定版「東アジアFTA」の創設
2. 環黄海環境モデル地域の創出（世界の環境モデル地域）
3. ニュービジネス創出のシステム構築（国境を跨いだ産業クラスターの育成）
4. 環黄海ブランド戦略の展開（環黄海内外からの観光客の集客）
5. 技術交流・人材育成プラットフォームの形成

3-2. 地域をとりまく新たな状況

➤ 我が国においても国際化施策を推進している。

例：グローバル観光戦略

戦略1「外国人旅行者訪日促進戦略」：

ビジット・ジャパン・キャンペーン、海外重点市場のニーズに応じた旅行商品の開発、販売等

戦略2「外国人旅行者受入れ戦略」：

他国に遜色ない国際空港・港湾、アクセスの向上、複数国で使える多機能ICカード、外国人にとっても魅力ある観光交流空間づくり等

戦略3「観光産業高度化戦略」：

旅行業における外国人旅行者向けツアーの企画・開発、宿泊業における泊食分離、企業間連携の強化等

戦略4「推進戦略」：

政府においては関係府省が一丸となって推進、国及び自治体、民間企業等が官民一体となって推進する母体「戦略推進委員会」の設置等

➤ 九州においても国際化施策を推進している。

例: ビジットジャパンキャンペーン関係

九州運輸局では平成16年度に地元自治体とも協力して20余りの事業を展開

★Q州マイ・コンシェルジェ事業 (観光ボランティアによる九州お勧め観光情報の発信・日韓自動翻訳機能を活用)

★旅行者営業部隊の九州はファミトリップ事業 (中国旅行社の職員を招致し九州の魅力を伝える)

★九州・沖縄セールスプロモーション事業 (上海市などで観光説明会を開催、マスコミ関係者を招致)

例: 九州ものづくり懇談会

九州産業局、九州各県の産業界、学会、行政により構成。

★中国を高級食材の市場として開拓する

★人材活用の観点から中国・韓国からの留学生を約8,000人招致するなどの施策

➤ 九州地域の発展には国際競争力の向上が求められる。

➤ 産業分野では、既に九州地域と東アジア諸都市との間で水平分業が進展してるが、今後は、アジア経済交流推進機構が提唱する「東アジアFTA」構想のように経済交流はさらに活発化することが期待される。

➤ 経済成長率が7～8%と高い水準を維持している中国と、経済危機から急速に立ち直った韓国の発展のなかで、九州は成長著しい東アジアの諸都市との都市間競争の時代に突入している。

➤ その中で、九州が発展していくためには、九州が得意とする自動車産業やIC関連産業などをはじめとする、付加価値の高い高度なものづくりの技術を活かし、国際競争力を高めていく必要がある。

3-2. 地域をとりまく新たな状況

➤ 地域の将来ビジョンにおいてもさらなる国内外との交流の進展を目指している。

福岡県 「ふくおか新世紀計画」1998年

■基本構想 県民生活ビジョンにおける決意・宣言

- 国境を越えた人びとの交流の拡大
 - ・国際交流ネットワークの整備を図り、時間距離を縮小します。
- 地域を越えた人びとの交流の拡大
 - ・地域間交流連携を強化します。
 - ・交通体系の整備を図り、時間距離を縮小します。
 - ・九州、西日本地域との行政区域を超えた交流連携を拡大します。
 - ・アジアのゲートウェイとしての国際交流機能を強化します。

福岡市 「福岡市 新・基本計画」2003年

■都市経営の基本的考え方

- 多彩な人が集い活躍する活気創造の都市・福岡
 - ・多彩な人の活躍
 - ・活気創造都市
 - ・集いの都市
- 協力と競争によりアジアの中で共生する都市・福岡
 - ・さらなる国際化
 - ・重点的な地域交流
 - ・広域交流機能の強化

3-3. 国内外航空ネットワークにおいて福岡空港が将来果たすべき役割とその課題

1. 三大都市圏との安定した航空サービスを確保する役割

- ・国内航空需要は今後も増加が予想されている。
- ・福岡都市圏の拠点性の高まりとともに、三大都市圏との流動のさらなる増大も予想される。
- ・福岡空港は三大都市圏に対して全ての時間帯で安定した航空サービスを提供している。
- ・東京国際空港再拡張、関西国際空港Ⅱ期事業など空港整備が進展している。

必要となる機能

- ・利用者の利便性等を踏まえた安定した航空サービスの確保（多頻度運航）

2. 九州・山口地域と全国各都市との高速移動を確保する役割

- ・国内航空需要は今後も増加が予想されている。
- ・福岡空港は充実した国内航空ネットワークと良好なアクセス利便性を併せ持っている。
- ・秋田、山形、和歌山、香川など福岡空港と航空路で結ばれていない県もある。
- ・神戸空港、静岡空港、百里飛行場の新設など国内で空港整備が進展している。
- ・九州の高速交通体系整備のさらなる進展が見込まれる。
- ・福岡都市圏の拠点性が高まっている。

必要となる機能

- ・国内航空ネットワークの拡充（航空路の新設等）
- ・利用者の利便性等を踏まえたきめ細かな国内航空サービスの提供（ダイヤ設定、多頻度運航）
- ・国内航空ネットワークと陸上高速アクセスの結合

3-3. 国内外航空ネットワークにおいて福岡空港が将来果たすべき役割とその課題

3. 離島と本土との流動を支える役割

- ・離島路線利用者の利用目的は「仕事」に次いで「私用」の割合が高い。
- ・離島路線利用者の発生集中地は福岡県の占める割合が高く、2番目に乗り継ぎが高い。

必要となる機能

- ・離島路線の維持
- ・利用者の利便性等を踏まえたきめ細かな航空サービスの提供（ダイヤ設定）

4. 東アジアを中心とした海外との流動を支え、国際化施策の展開に寄与する役割

- ・国際航空需要（特にアジア）は今後も増加が予想されている。
- ・東アジア・東南アジア地域においては大規模空港の整備が進展している。
- ・欧州では、航空による日帰り可能なネットワークが密に形成されている。
- ・ポイントツウポイントの航空ネットワークの構築が予想されるが、東アジア地域と結びつきの強い九州ならではの路線が、福岡空港に開設されることも考えられる。
- ・福岡空港は中部空港を上回る東アジア路線を有しており、九州と東アジア間の航空需要の大部分を担っている。
- ・九州の高速交通体系整備のさらなる進展が見込まれる。
- ・九州を含め東アジア地域において様々な国際化施策が進められている。

必要となる機能

- ・九州と東アジアとの結びつきを活かした国際航空ネットワークの拡充（航空路の新設等）
- ・利用者の利便性等を踏まえたきめ細かな国際航空サービスの提供（ダイヤ設定、多頻度運航）
- ・国際航空ネットワークと陸上高速アクセスの結合

5. 福岡空港の特性を活かした全国各都市と東アジア地域等との流動を支える役割

- ・福岡空港は、国土の西端に位置し、充実した国内及び東アジアを中心とする国際航空ネットワークを備え、内際トランジットの優位性を持っているものの、必ずしもこれが活かされていない。
- ・東アジア地域と結びつきの強い九州ならではの路線が、福岡空港に開設されることも考えられる。
- ・九州・山口地域及び広島県の県別の国際線利用者の出国空港構成をみると、成田空港、関西空港の利用割合が1割から4割程度ある。
- ・九州の高速交通体系の整備のさらなる進展が見込まれる。
- ・海上・航空の複合輸送サービスなど新たな物流ネットワークが構築されている。

必要となる機能

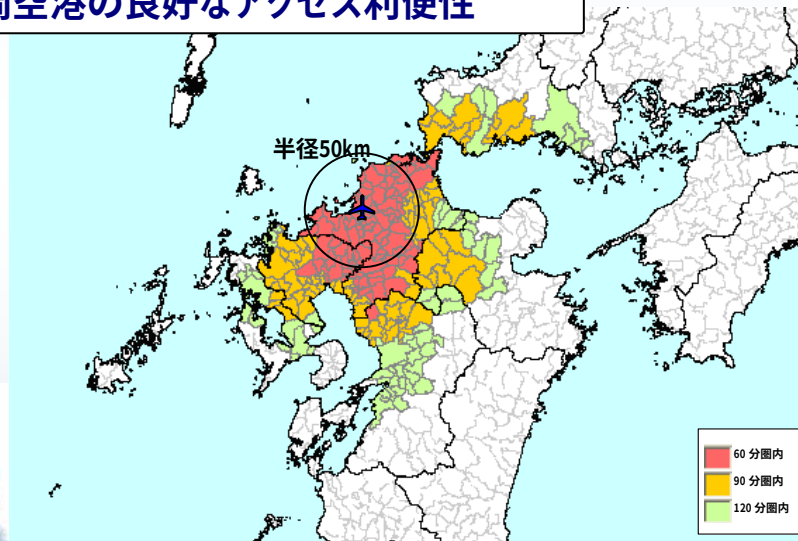
- ・国内及び東アジアを中心とする国際航空ネットワークの拡充（航空路の新設等）
- ・利用者の利便性等を踏まえた、内際トランジット機能の強化及びトランジット優位性を考慮した航空サービスの提供（ダイヤ設定、多頻度運航）
- ・成田空港、関西空港を補完する国際航空ネットワークの形成
- ・国内外航空ネットワークと海上輸送の連携など総合物流体系の構築

本調査のまとめ (案)

1. 福岡空港の現状

福岡空港は、九州・山口地域における社会経済活動の中心地にあり、九州域内各地との良好なアクセス利便性を備え、国内航空ネットワークにおいては三大都市圏、全国主要都市及び九州北部の離島との流動を、国際航空ネットワークにおいては、主として東アジアとの流動を支えている。

福岡空港の良好なアクセス利便性



120分到達可能範囲

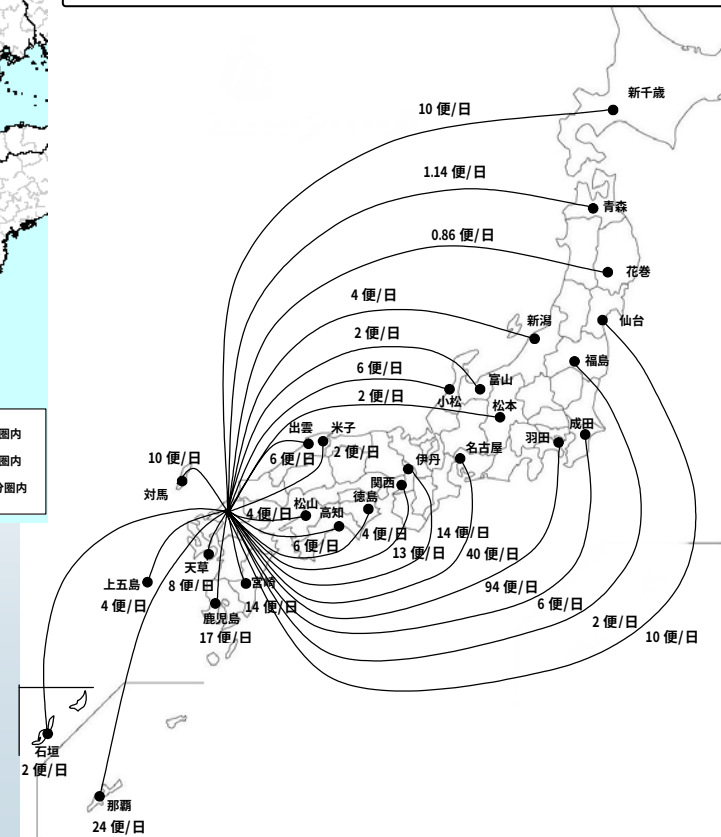
九州新幹線



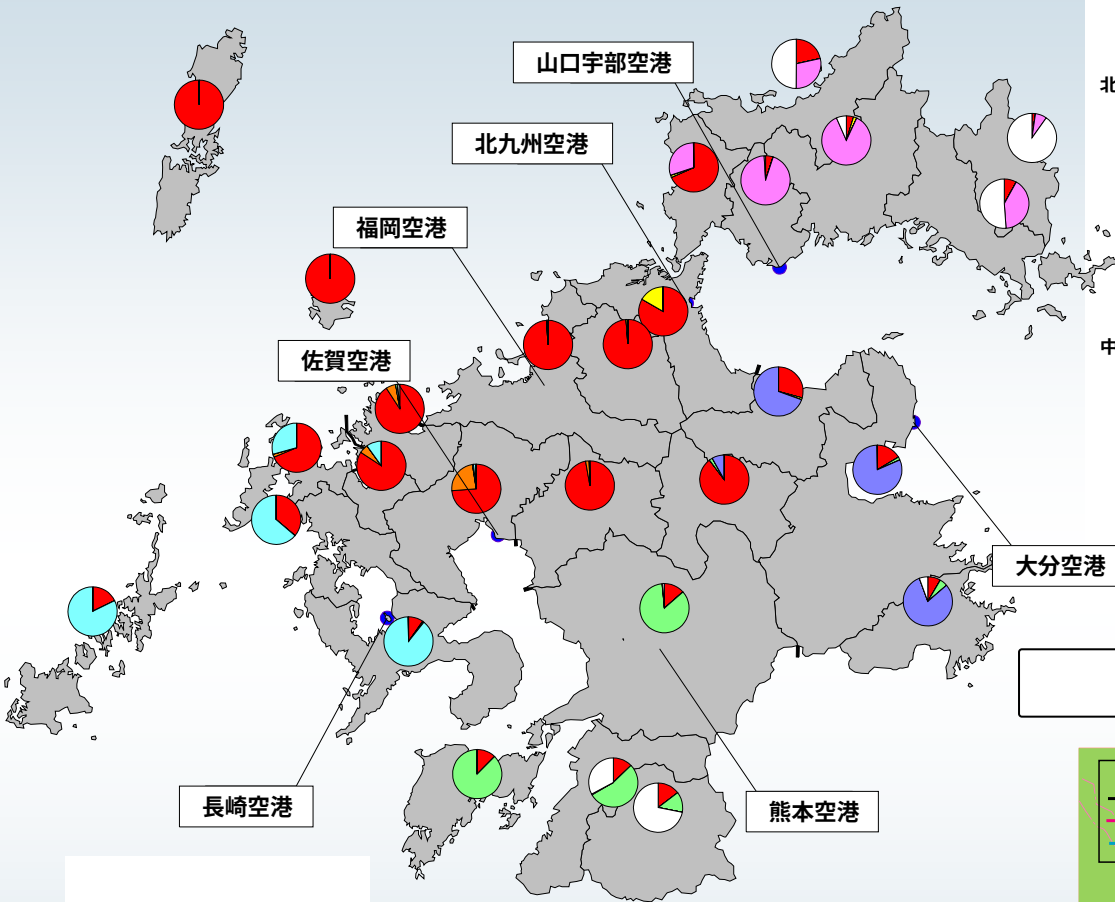
凡例

- 営業中の新幹線
- 整備計画路線 着工区間標準軌新線(フル規格)
- 整備計画路線 未着工区間

福岡空港の国内線就航状況

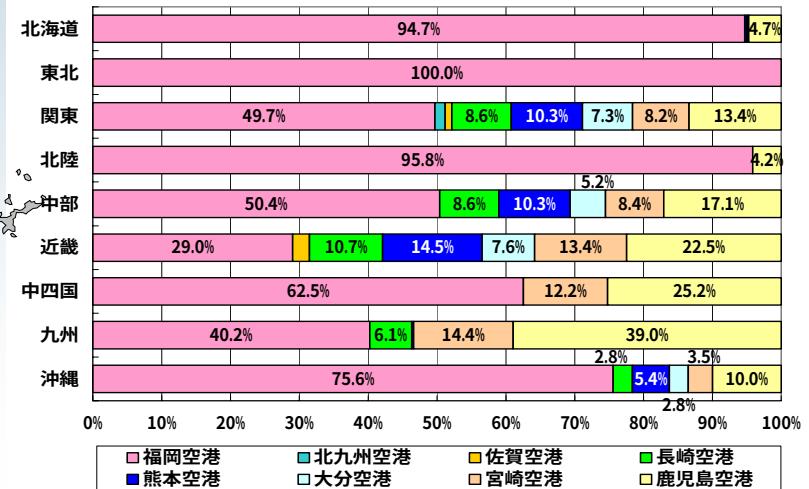


三大都市圏や全国主要都市との流動を支える福岡空港

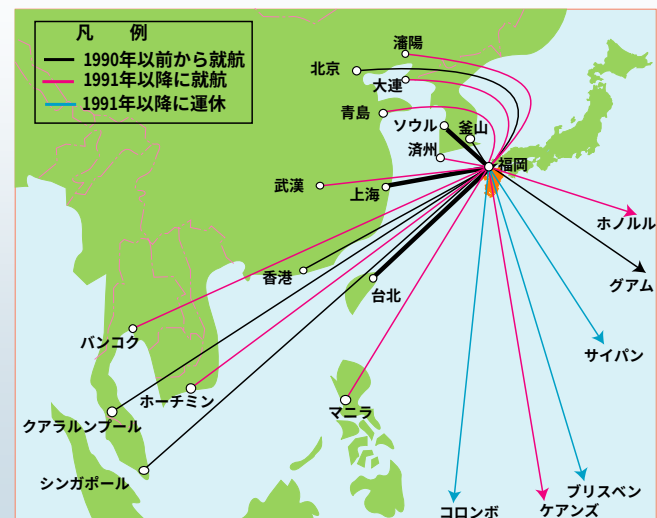


羽田路線に対する生活県別選択空港割合

九州の主要空港の地域別航空旅客輸送実績の割合



福岡空港の国際線就航状況

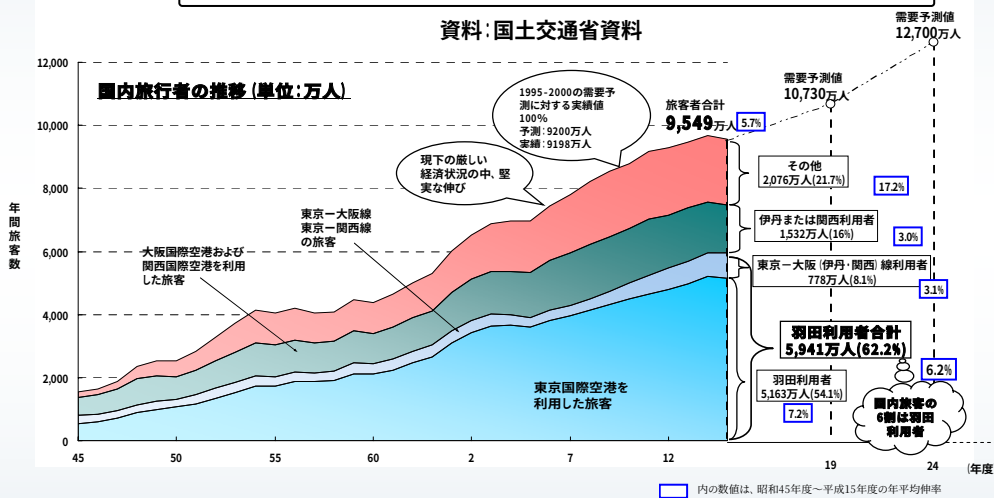


2. 新たな状況

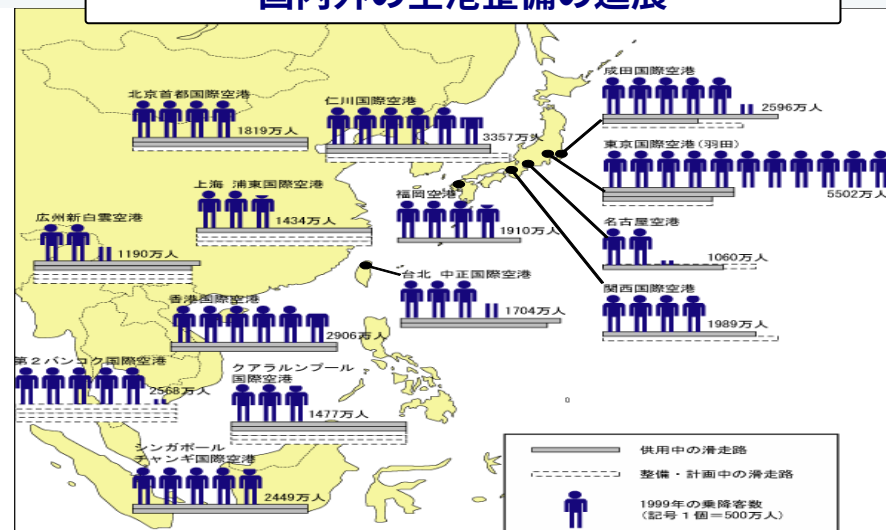
今後、航空需要の堅調な伸びが予想される中、大都市圏拠点空港等の整備進展や利用者の利便性等を踏まえると、国内航空輸送では航空機の小型化、多頻度運航が進むと考えられ、また、東アジアの経済発展や海外の空港整備の進展等により国際的なビジネス・観光需要などが高まり、九州域内のアクセス利便性の向上と相まって国際航空需要の一層の増加も見込まれる。

堅調な伸びが予想される航空需要

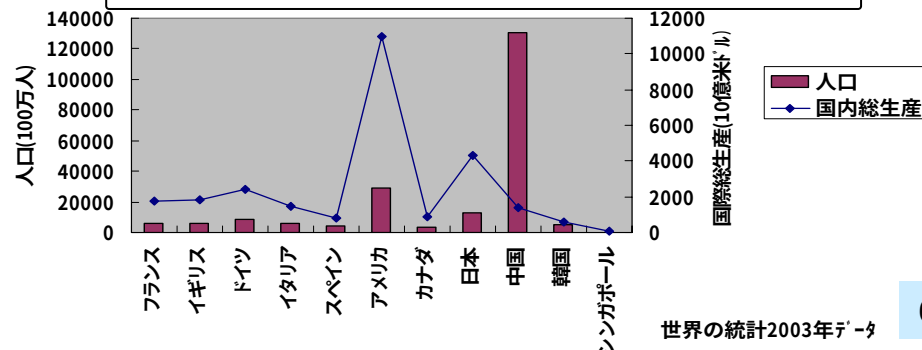
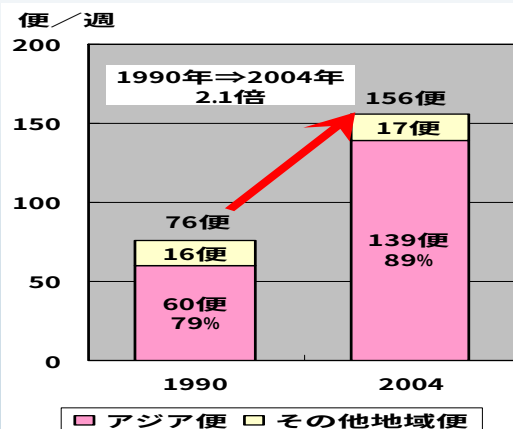
資料：国土交通省資料

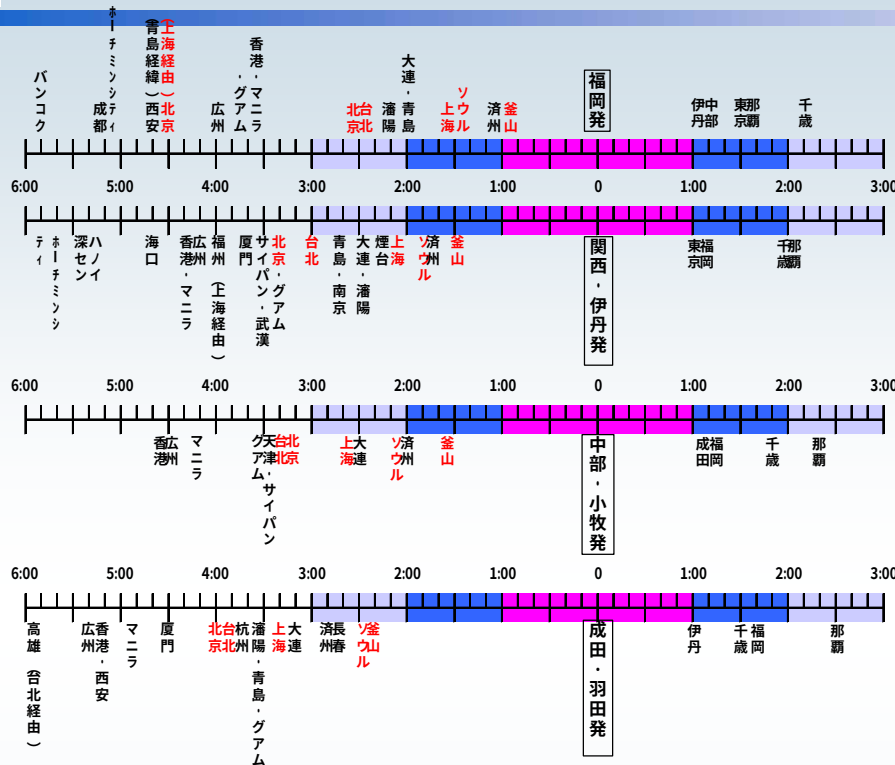


国内外の空港整備の進展

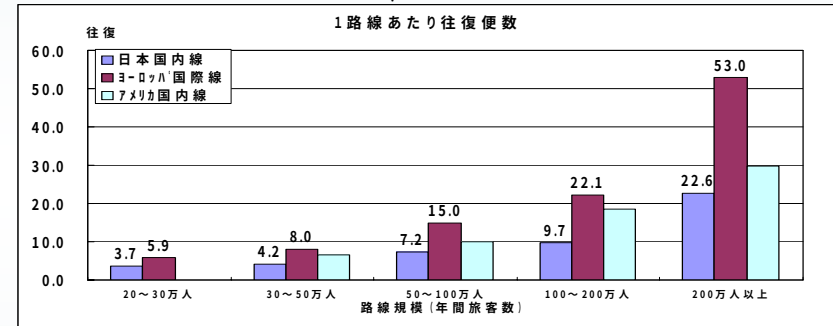
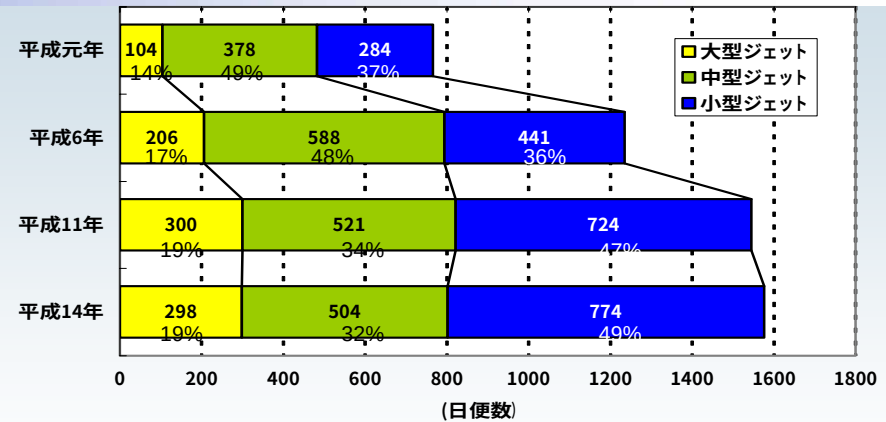


見込まれるアジアの経済発展





日便数全体の推移 (ジェット機)



3. 福岡空港が将来にわたって果たすべき役割とその課題

以上のことを踏まえ、福岡空港の国内航空ネットワークについては、国内基幹路線である三大都市圏との安定した航空サービスの確保、全国各都市との高速移動の確保及び北部九州の離島とのネットワークの維持が求められる。

また、国際航空ネットワークについては、今後の東アジア諸国間の交流増大の可能性をにらみ、東アジア諸国に近いという地理的な特性等を活かし、東アジアを中心とした国際航空需要への対応を図るとともに、国内線と国際線との乗継ぎ機能を強化し新たな路線および便数増加も含めた国際航空ネットワークの拡充も期待される。